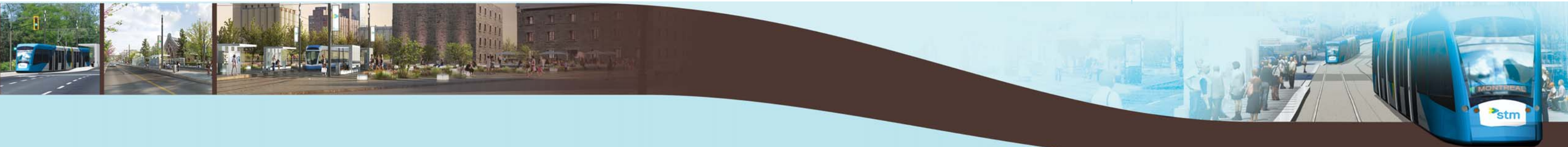




TRAMWAY de Montréal

PHASE 2
Étude de faisabilité de la première ligne



Volume D1 - Diagnostic et Analyse urbaine

Novembre 2011

PHASE 2 - ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE LA PREMIÈRE LIGNE

Volume D1 - Diagnostic et analyse urbaine

TRAMWAY DE MONTRÉAL

090802	25	D1	ALL	RAP	WAA	01	3.0
Projet	Phase	Livrable	Lieu	Forme	Émetteur	Numéro	Version



SIGNATURES

	Rédigé par	Vérifié par
Prénom, Nom	Antoine Crépeau	Malaka Ackaoui
Fonction	Architecte-paysagiste	Architecte-paysagiste et urbaniste
Signature		

	Validé par	Approuvé par
Prénom, Nom	Claude Messier, ing., MBA. OIQ – 35856	Pierre-André Dugas, ing. OIQ – 25694
Fonction	Directeur technique adjoint	Directeur de projet
Signature		

VERSIONS

Version	Date	Nature du document
1.0	2010-02-05	Document de travail
2.0	2010-05-14	Rapport préliminaire
3.0	2010-12-15	Rapport final

Référence complète

Consortium GENIVAR - SYSTRA (2010) PHASE 2 – ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE LA PREMIÈRE LIGNE,
Volume D1 – Diagnostic et analyse urbaine
pour la Ville de Montréal, Montréal, 113 pages et annexes.

[\01 Structure\25-Phase 2-Etudes de faisabilite de la 1ere ligne\Rapport\Rapport InDesign\20100205 TRAM RAPPORT D1\ 090802_25_D1_ALL_RAP_WAA_01_v1 0_AA_20100205.pdf](#)



TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	i		
SYNTHÈSE	i		
INTRODUCTION	ii		
A. INVENTAIRE, ANALYSE ET ENJEUX			
1.0 INVENTAIRE	3		
2.0 ANALYSE	83		
2.1 LEXIQUE	83		
2.2 PRÉSENTATION DES TRONÇONS	84		
3.0 ENJEUX	101		
3.1 PATRIMOINE	101		
3.2 AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC	102		
3.3 VIE DE QUARTIER	103		
B. DIAGNOSTIC ET APPROCHE D'INSERTION			
4.0 DIAGNOSTIC		107	
5.0 APPROCHE D'INSERTION		111	
5.1 AMÉNAGEMENT DU TRAMWAY ET DE SON MILIEU D'INSERTION		111	
5.2 DÉVELOPPEMENT DURABLE		111	
CONCLUSION		113	
RÉFÉRENCES		115	
ANNEXES		119	
A. RAPPEL DES TRACES DU TRAMWAY		119	
B. PORTRAIT SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE		120	
C. PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE		123	
D. VUES PROTÉGÉES ET RÉPERTORIÉES		138	
E. LISTE DE PLANTATION		146	
F. ACCÈS AU PARC DU MONT-ROYAL		149	



MISE EN GARDE GÉNÉRALE

Le présent rapport fait partie d'une série de volumes réalisés par le consortium Genivar-Systra dans le cadre de l'étude de faisabilité de la première ligne du tramway de Montréal, et ce, pour le compte de la Ville. Cette étude de faisabilité est la seconde phase du projet et fait suite à l'analyse du réseau initial (phase 1).

La phase 2 avait pour but de définir le cadre technique du projet avec un volet important portant sur l'insertion urbaine du tramway. L'étude a permis de qualifier et quantifier les principaux impacts, les coûts, l'échéancier de réalisation et d'autres aspects propres à un projet de tramway afin de définir sa faisabilité et ainsi fournir à la Ville de Montréal et à ses partenaires les renseignements pertinents pour statuer sur la poursuite du projet.

Il importe de mentionner que les résultats présentés dans les différents volumes produits par le consortium Genivar-Systra n'ont pas été approuvés par les instances de la Ville. De plus, il convient de rappeler que tous les résultats doivent être considérés comme préliminaires et seront complétés, corrigés ou validés lors de la phase suivante, soit l'avant-projet.



PRÉAMBULE

Le présent rapport, *D1 – Diagnostic et analyse urbaine*, constitue la première partie – du volume D – *Aménagements et architectures* – des études de faisabilité de la première ligne de tramway de Montréal.

Le rapport *D1* présente l'analyse urbaine et le diagnostic des différents secteurs traversés par la première ligne du tramway de Montréal. Il est constitué de deux parties:

- La première partie, **A. Inventaire, analyse et enjeux**, est indispensable pour ancrer le projet dans son milieu et pour aider à justifier les partis d'aménagement proposés.
- La deuxième partie, **B. Diagnostic et approche d'insertion**, présente une étape privilégiée pour que l'équipe du volet insertion et aménagement s'approprie le territoire et ses spécificités.

SYNTHÈSE

A. INVENTAIRE, ANALYSE ET ENJEUX

1.0 INVENTAIRE

L'inventaire de la première ligne de tramway sert à mieux comprendre le contexte de son milieu d'insertion.

Le relevé de certains éléments physiques longeant le parcours du tramway, telles que les zones commerciales, les entrées charretières, le stationnement sur rue, les émergences, et la végétation existante est un outil précieux qui contribuera à améliorer l'insertion de la première ligne dans les corridors qu'elle traverse.

Le trajet de la première ligne projetée a été découpé en tronçons de 400,0m. Chacun est accompagné d'une brève description et d'une liste de projets connexes (générateurs de déplacement). De plus, les tronçons sont tous représentés en plan et en coupe, ainsi qu'en photos.

2.0 ANALYSE

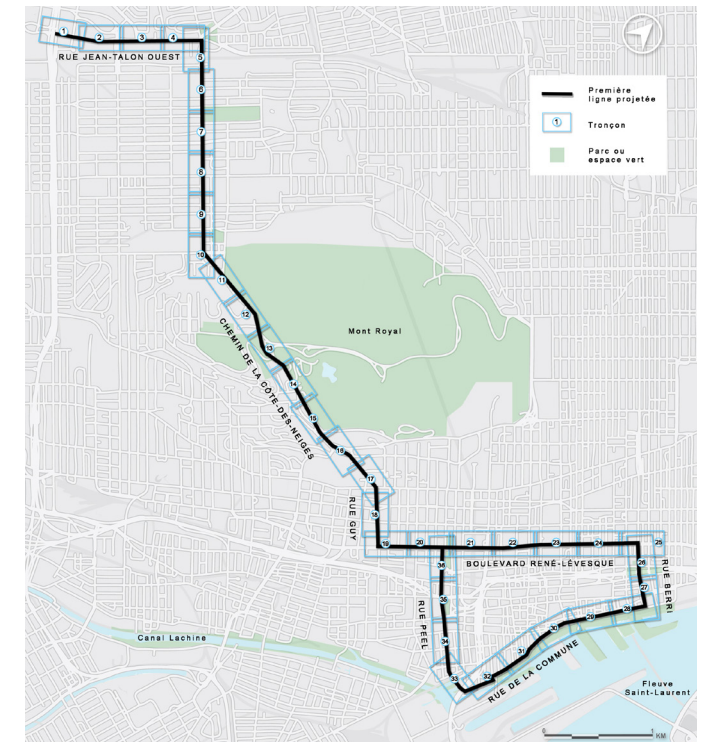
L'analyse urbaine sert à décortiquer et à décrire le trajet de la première ligne.

Le paysage urbain est structuré par le cadre bâti, c'est-à-dire l'ensemble construit, et par le domaine public, c'est-à-dire l'espace extérieur de propriétés publiques. Cette analyse divise les espaces traversés par le trajet du futur tramway en séquences selon les caractéristiques marquantes du cadre bâti et du domaine public qui les définissent.

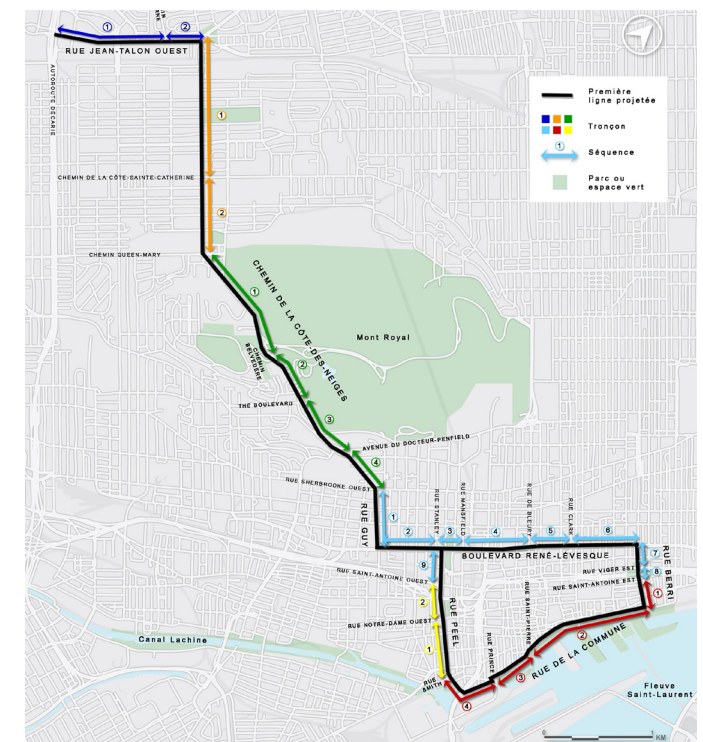
Elle décrit aussi l'organisation et la qualité des espaces traversés par le futur tramway en termes d'identité, de lisibilité, d'orientation, de repères, de cohérence et d'ambiance.

3.0 ENJEUX

L'inventaire et l'analyse du milieu d'insertion révèlent plusieurs enjeux reliés à l'aménagement du futur tramway. On remarque trois types d'enjeux à prendre en considération concernant le patrimoine, l'aménagement de l'espace public, ainsi que la vie de quartier.



LA DISPOSITION DES TRONÇONS



LES TRONÇONS ET SÉQUENCES DU PAYSAGE URBAIN



B. DIAGNOSTIC ET APPROCHE D'INSERTION

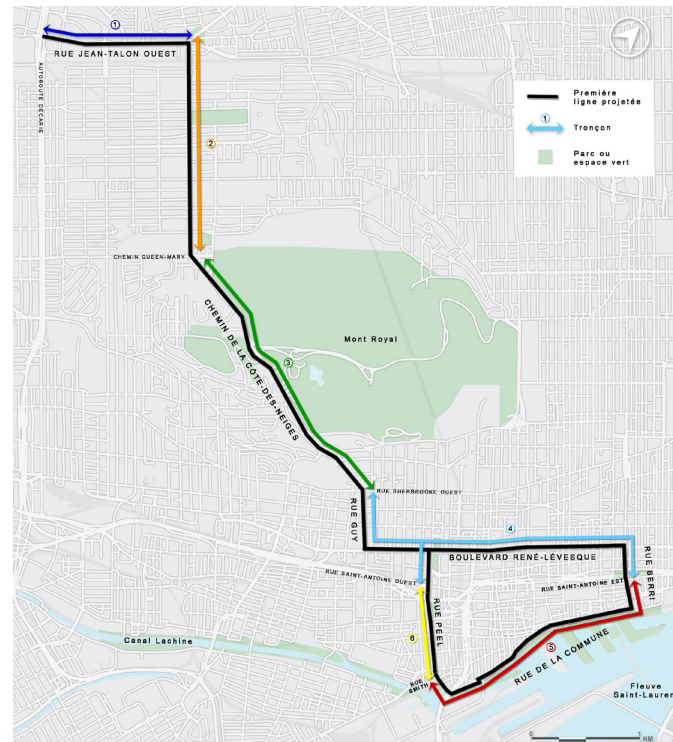
4.0 DIAGNOSTIC

Le trajet de la première ligne projetée a été découpé en six tronçons selon une certaine homogénéité de leur milieu d'insertion dans la section **2.0 Analyse**. En tenant compte de tous les éléments soulevés dans la partie **A. Inventaire, analyse et enjeux**, le diagnostic reprend ces tronçons comme unité d'étude. L'état actuel de chacun des tronçons est résumé selon trois thèmes: patrimoine et attraits, espace public, et vie de quartier. Des pistes d'aménagement sous forme d'actions à réaliser sont établies selon les mêmes thèmes pour chacun des tronçons selon leur état actuel.

Ces objectifs aideront à formuler les recommandations spécifiques qui seront utilisées pour développer le programme d'insertion de la première ligne dans les prochaines phases du projet.

5.0 APPROCHE D'INSERTION

L'approche d'insertion traite de deux sujets: l'aménagement du tramway et de son milieu d'insertion ainsi que le développement durable. L'insertion du tramway doit tenir compte des contextes spécifiques de la première ligne et découler des conclusions du diagnostic. On pourra ainsi envisager de concevoir des aménagements type et standard des stations de manière à les intégrer sobriement à leur environnement, ou bien, de créer des aménagements identitaires permettant d'identifier chaque station soit par son mobilier, sa couleur ou son aspect artistique. En ce qui concerne le développement durable, il sera important de profiter de l'arrivée du tramway pour renforcer les approches durables, tout en minimisant l'impact environnemental des infrastructures et des aménagements du site. Une bonne gestion écologique, économique et sociale sera impérative pour que le tramway soit un projet viable, durable, viable, et équitable.



LES TRONÇONS URBAINS

INTRODUCTION

L'insertion de la première ligne projetée du tramway de Montréal* est une occasion rêvée pour introduire un nouveau mode de transport écologique, accroître le nombre d'utilisateurs du réseau de transport en commun, redéfinir le partage de la chaussée et réaliser des réaménagements urbains d'importance. Par contre, l'insertion d'un système de transport collectif, comme un tramway moderne, demande des études de faisabilité pour prendre en compte les problématiques transversales de toutes les disciplines techniques impliquées dans l'élaboration du projet.

Le futur tramway longera un parcours de près de 15,0km, empruntant sept artères distinctes. La première ligne projetée traversera une dizaine de secteurs**. Elle desservira des parties de trois arrondissements montréalais, dont Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Ville-Marie et le Sud-Ouest, ainsi que des parties de deux villes, celles de Mont-Royal et de Westmount.

Le territoire d'étude du futur du tramway est donc très grand. Si on s'étend de part et d'autre de la première ligne à une distance d'environ 750m, la population totale du territoire d'étude s'élève à 106 165 personnes, soit 6401 personnes par kilomètre carré, une densité beaucoup plus élevée que celle de l'agglomération de Montréal, qui est de 3716 personnes par kilomètre carré. Cette population est relativement jeune: les jeunes adultes âgés de 15 à 34 ans représentent 37% de la population. Plus de quatre familles sur dix sont constituées d'un couple sans enfant, un ménage sur deux est composé d'une personne seule et 79% des logements sont occupés par des locataires.

Cette population se distingue de la population globale de l'agglomération montréalaise par sa diversité linguistique. En effet, une large proportion de cette population communique dans une langue autre que le français et l'anglais à la maison. L'usage de la langue anglaise à la maison est également plus important comparativement à la moyenne montréalaise. De manière générale, cette population est plus scolarisée que la moyenne montréalaise, mais on remarque une très grande disparité de revenus entre certains secteurs. On note aussi que le taux de chômage du territoire est 30% plus élevé que le taux moyen montréalais.

Dix-sept pour cent des emplois de l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal sont concentrés au sein du territoire d'étude. On y trouve un grand nombre d'emplois dans les secteurs de la finance et des assurances ainsi que dans les services professionnels, scientifiques et techniques. Par rapport au territoire de l'agglomération de Montréal, on y retrouve aussi moins d'emplois dans les domaines de la fabrication et du commerce de détail.

Le but du présent rapport est d'approfondir l'examen du territoire d'étude de la première ligne projetée du tramway de Montréal pour permettre à l'équipe du volet insertion et aménagement de s'approprier le territoire et ses spécificités. Ceci ce fait, dans un premier temps, par l'inventaire de certains éléments physiques, l'analyse du paysage urbain, et l'identification des enjeux reliés. La synthèse de cette première partie sert, ensuite, de base pour la formulation des recommandations qui guideront les prochaines phases du projet.

* Le rappel des traces du tramway historique de Montréal se trouve à la page 112 de l'annexe A.

** Le portrait socio-démographique détaillé de chacun des secteurs traversés par la première ligne projetée se trouve à la page 115 de l'annexe B.

A. INVENTAIRE, ANALYSE ET ENJEUX

1.0 INVENTAIRE

Les pages suivantes relatent l'inventaire de certains éléments physiques longeant le parcours du futur tramway et dont il faudra tenir compte lors de la démarche d'insertion de la première ligne projetée. Là, il s'agit de relever la localisation de contraintes importantes telles que zones commerciales, entrées charretières, stationnement sur rue, émergences, végétation existante, etc. Cet inventaire sera un outil précieux qui contribuera à déterminer l'insertion de la première ligne dans les corridors qu'elle traverse.

La figure 1.0.1 illustre le découpage de la première ligne en tronçons d'environ 400m. Chacun des 36 tronçons découpés sur la carte est illustré par une photo aérienne, des vues, un plan et au moins une coupe illustrant une section typique du cadre bâti.

Les tronçons se succèdent du nord au sud, dans l'ordre suivant:

■ La rue Jean-Talon Ouest

1. de l'autoroute Décarie à l'avenue Mountain Sights
2. de l'avenue Mountain Sights à l'avenue Victoria
3. de la rue de la Savane au chemin Lucerne
4. du chemin Lucerne au chemin de la Côte-des-Neiges

■ Le chemin de la Côte-des-Neiges

5. de la rue Jean-Talon Ouest à la rue MacKenzie
6. de la rue MacKenzie à l'avenue Plamondon
7. de l'avenue Carlton à la rue de la Peltrie
8. de l'avenue Ellendale à l'avenue Saint-Kevin
9. de l'avenue Saint-Kevin à la rue Jean-Brillant
10. de l'avenue Swail à la rue Piedmont
11. de l'avenue Decelles à l'avenue Ridgewood
12. de l'avenue Ridgewood à l'avenue Forest Hill
13. l'échangeur Remembrance
14. du croissant Blueridge à Le Boulevard
15. l'îlot McDougall
16. l'îlot Docteur-Penfield
17. l'avenue Summerhill à l'avenue Lincoln

■ La rue Guy

18. de l'avenue Lincoln à la rue Sainte-Catherine Ouest

■ Le boulevard René-Lévesque

19. de la rue Guy à la rue Crescent
20. de la rue de la Montagne à la rue Peel

21. de la rue Metcalfe à la rue University

22. de l'avenue Union à la rue De Bleury

23. de la rue Jeanne-Mance au boulevard Saint-Laurent

24. du boulevard Saint-Laurent à la rue Sanguinet

25. de la rue Saint-Denis à la rue Saint-Christophe

■ La rue Berri

26. du boulevard René-Lévesque Est à la rue Saint-Antoine Est

27. de la rue Saint-Louis à la rue de la Commune Est

■ La rue de la Commune

28. de la rue Berri à la rue du Marché Bonsecours

29. de la rue du Marché Bonsecours au boulevard Saint-Laurent

30. de la rue Saint-Sulpice à la rue du Port

31. de la rue D'Youville à la rue King

32. de la rue King à la rue de Nazareth

33. de l'autoroute Bonaventure à la rue Wellington

■ La rue Peel

34. de la rue Wellington à la rue William

35. de la rue Notre-Dame Ouest à la rue Saint-Antoine Ouest

36. de la rue Saint-Antoine Ouest au boulevard René-Lévesque Ouest

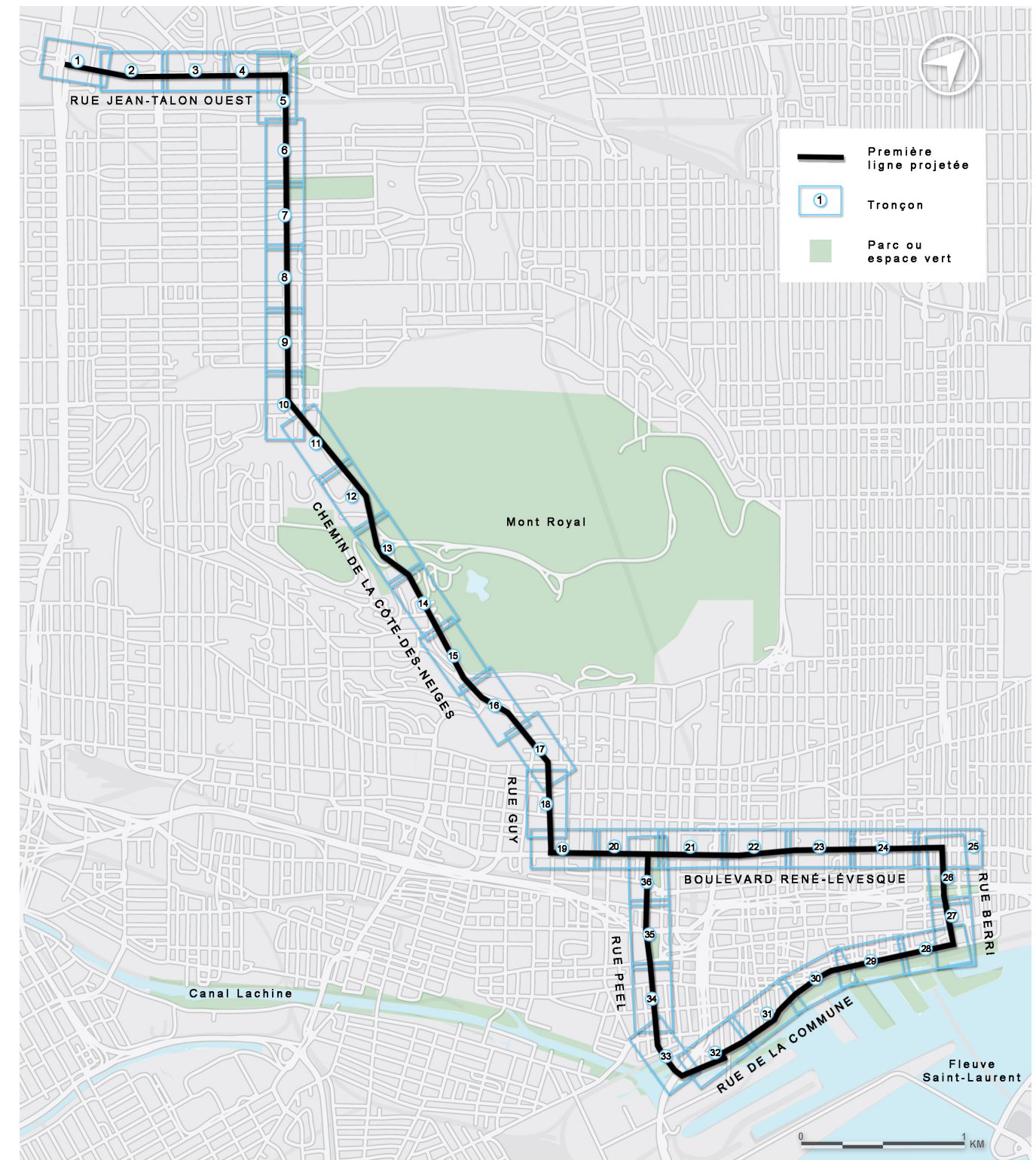
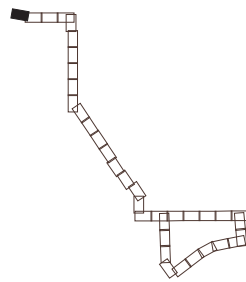


FIGURE 1.0.1
LA DISPOSITION DES TRONÇONS



1. La rue Jean-Talon Ouest de l'autoroute Décarie à l'avenue Mountain Sights



Le premier tronçon de la rue Jean-Talon Ouest débute au viaduc qui traverse l'autoroute Décarie en contre-bas.

Vers l'est, des commerces de grande surface ainsi que des édifices à bureaux sont établis de part et d'autre de la rue. Plusieurs stationnements sont également présents en bordure de cette rue.

L'avenue Mountain Sights dessert les résidents et commerçants des quartiers adjacents.

La station de métro Namur est située à l'intersection du boulevard Décarie et de la rue Jean-Talon Ouest.

Générateurs de déplacement

Station de métro Namur
Transport

Projets connexes futurs

Namur-Jean-Talon
(Rouge Condominiums,
Côté Ouest, Vue)
*Résidentiel et commercial
(en cours)*

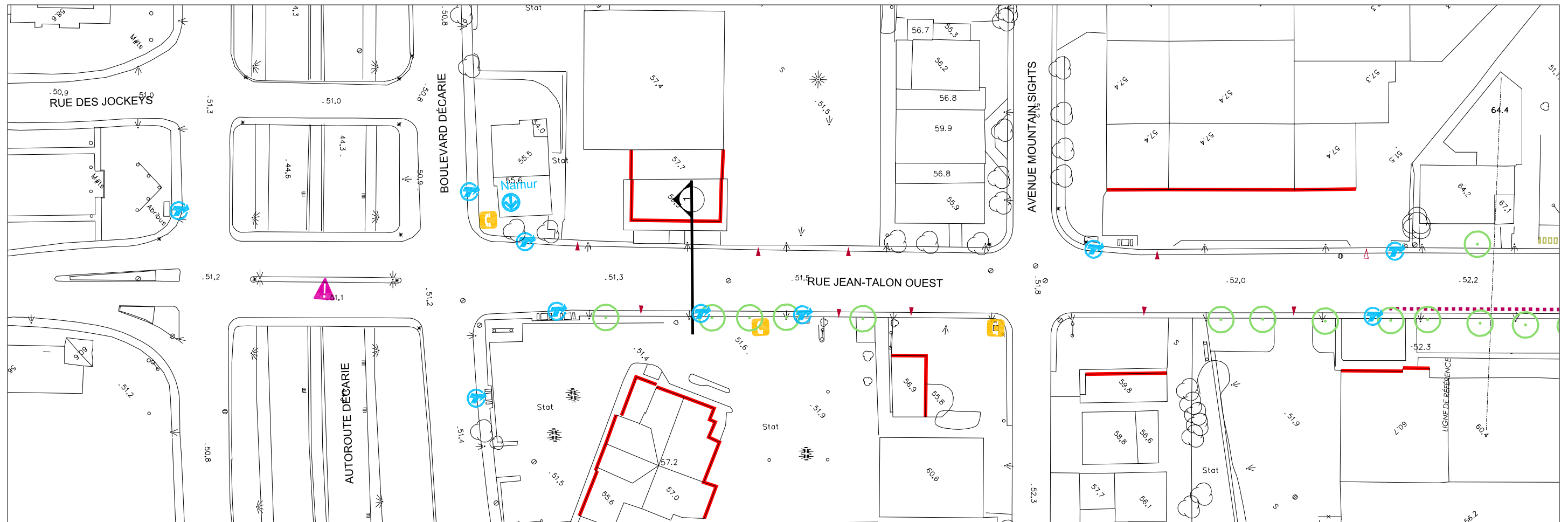
L'hippodrome et ses abords
Résidentiel et commercial



UNE VUE DE LA RUE JEAN-TALON OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE JEAN-TALON OUEST, VERS L'OUEST



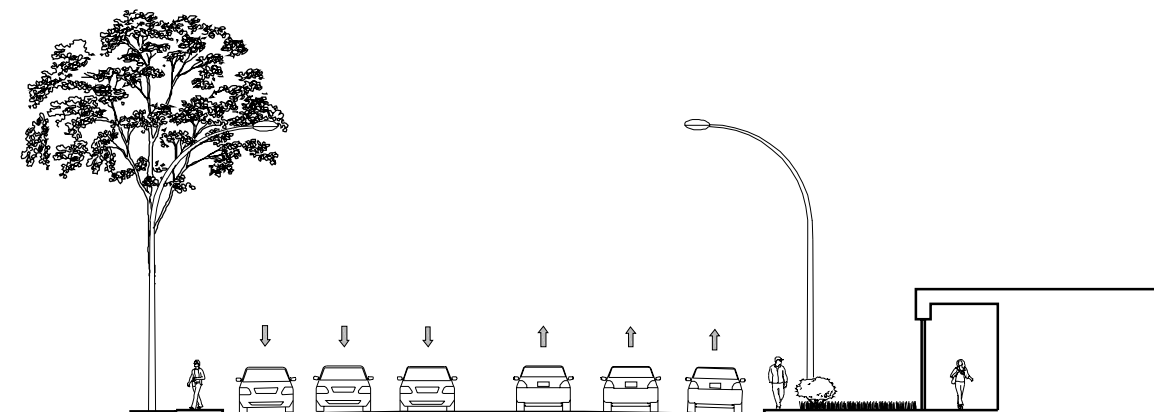
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord: 1
Trottoir côté sud: 11

LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | émergence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

* en date de 2009



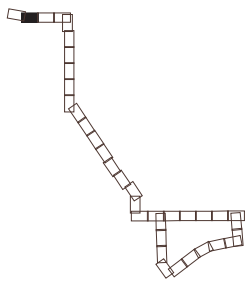
COUPE 1 LA RUE JEAN-TALON OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LE BOULEVARD DÉCARIE ET L'AVENUE MOUNTAIN SIGHTS



2. La rue Jean-Talon Ouest de l'avenue Mountain Sights à l'avenue Victoria

Plusieurs commerces de grande surface et détaillants d'automobiles s'étendent de part et d'autre de la rue Jean-Talon Ouest dans ce deuxième tronçon. Plusieurs espaces de stationnement y sont reliés.

Un grand terrain vacant se trouve au nord-est de l'avenue Victoria.



Projets connexes futurs

Jean-Talon-Victoria
Résidentiel

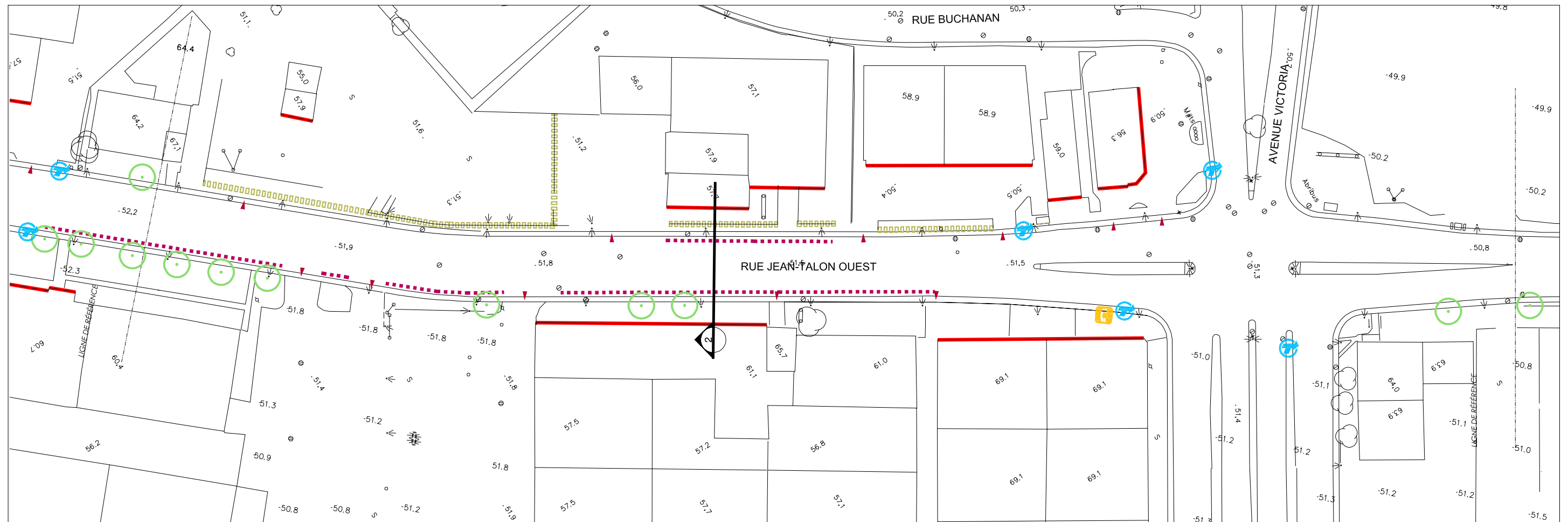
4950 de la Savane
Résidentiel



UNE VUE DE LA RUE JEAN-TALON OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE JEAN-TALON OUEST, VERS L'OUEST



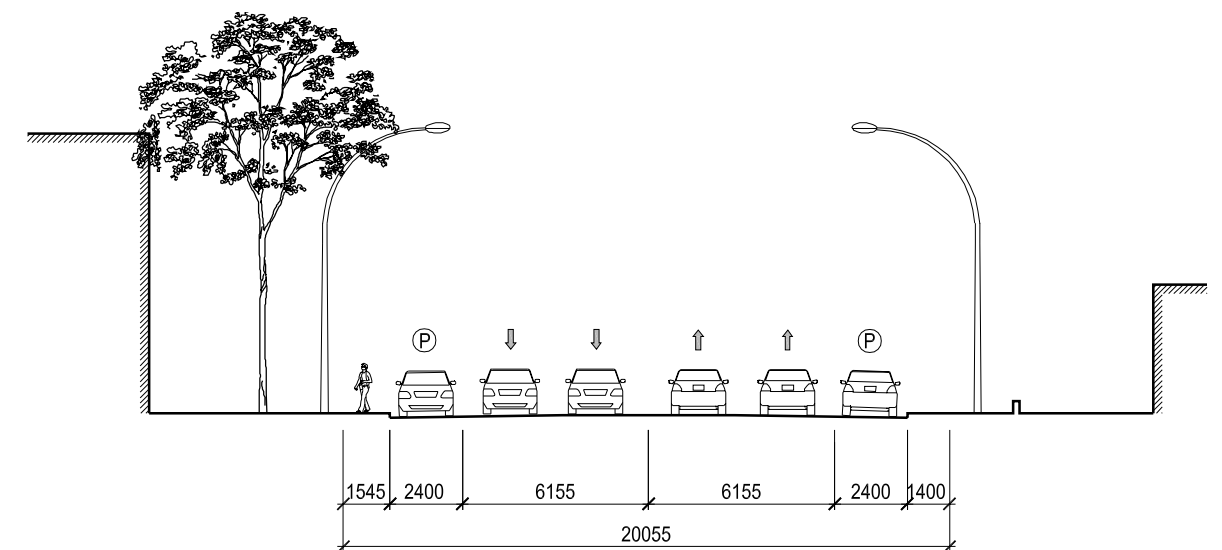
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	0
Trottoir côté sud:	7

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		urgence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

* en date de 2009



COUPE 2 LA RUE JEAN TALON OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES AVENUES MOUNTAIN SIGHTS ET VICTORIA

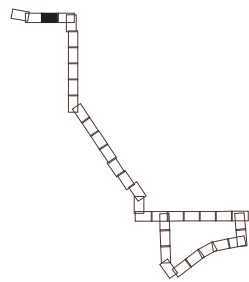


3. La rue Jean-Talon Ouest de la rue de la Savane au chemin Lucerne

Le caractère commercial se poursuit dans ce troisième tronçon de la rue Jean-Talon Ouest. Des commerces et bureaux avec stationnement hors-rue sont présents.

Quelques résidences sont situées du côté nord de la rue.

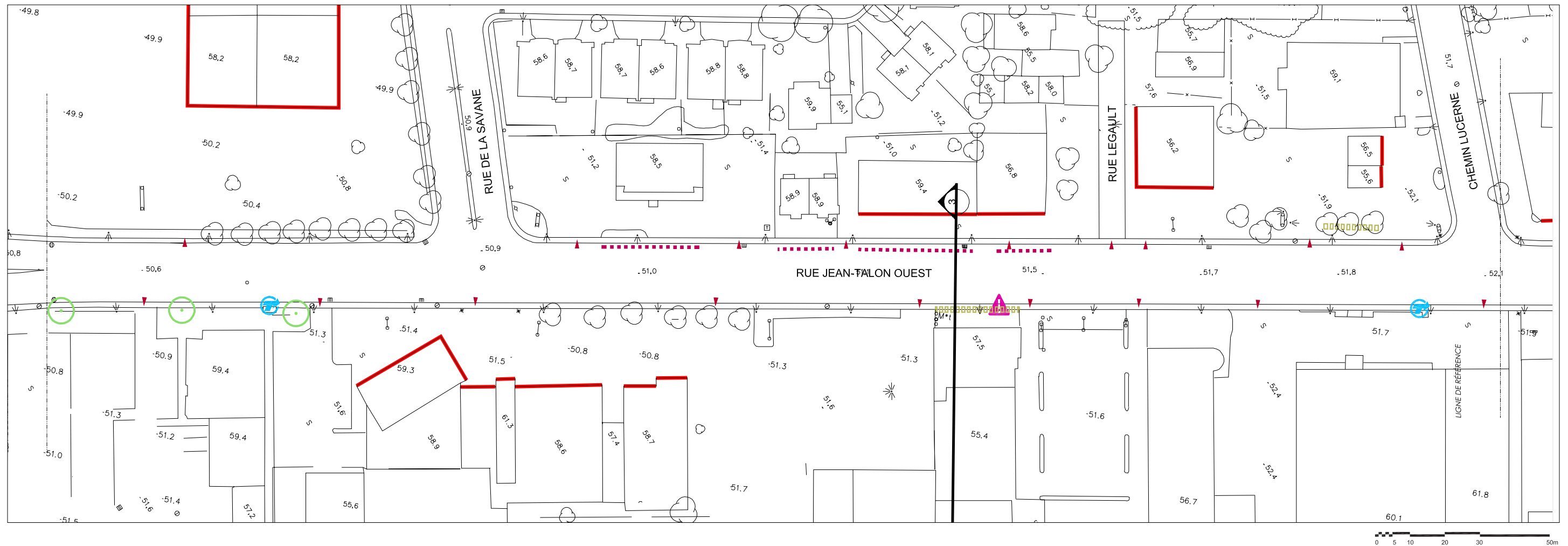
La rue de la Savane et le chemin Lucerne desservent, vers le nord, les ensembles résidentiels de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et de la ville de Mont-Royal respectivement.



UNE VUE DE LA RUE JEAN-TALON OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE JEAN-TALON OUEST, VERS L'OUEST



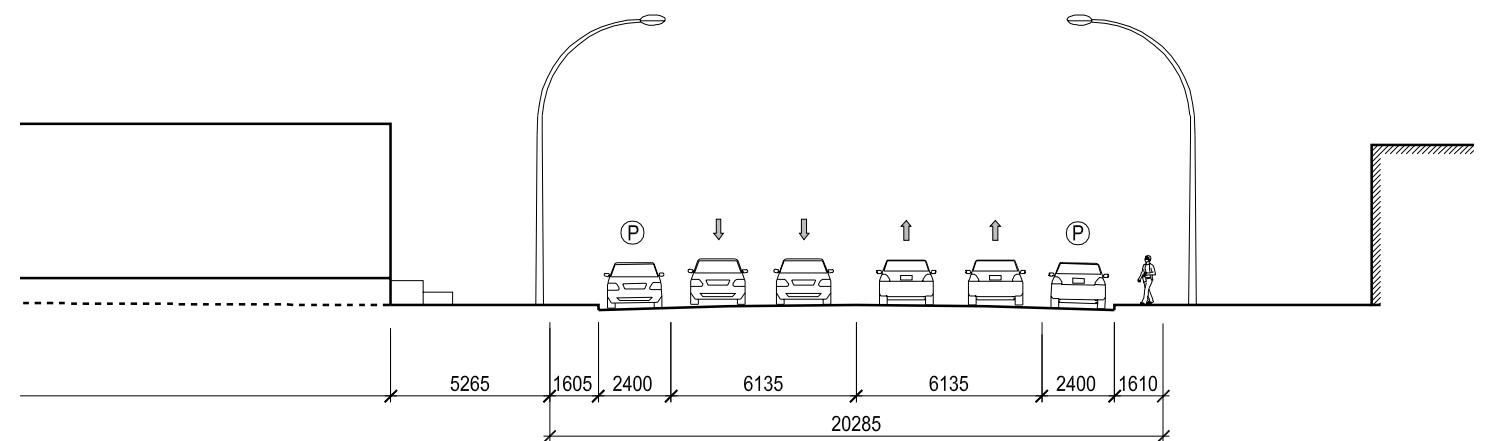
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	0
Trottoir côté sud:	3

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

* en date de 2009



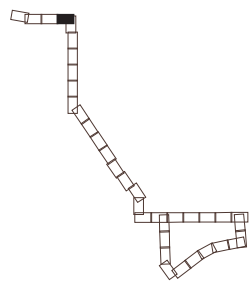
COUPE 3 LA RUE JEAN TALON OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES DE LA SAVANE ET LEGAULT



4. La rue Jean-Talon Ouest du chemin Lucerne au chemin de la Côte-des-Neiges

Quelques commerces de plus petites envergures et quelques résidences se trouvent au nord de la rue Jean-Talon Ouest. Du côté sud, un poste Hydro-Québec et d'autres commerces y sont établis. On remarque la croix de chemin Fortier-Daoust, la troisième réplique d'une croix datant du tournant du 20^e siècle.

Les parcs Atholston et Roméo-Charette se situent à l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et du chemin de la Côte-des-Neiges, à la limite de la ville de Mont-Royal.



UNE VUE DE LA RUE JEAN-TALON OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE JEAN-TALON OUEST, VERS L'OUEST



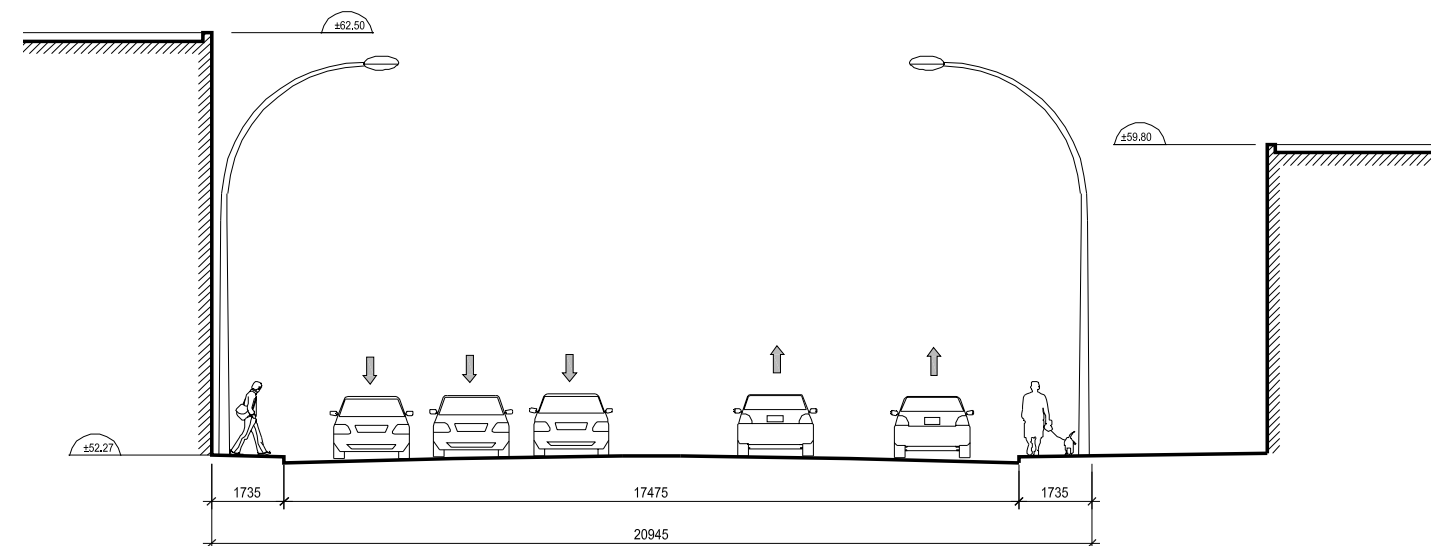
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	0
Trottoir côté sud:	0

LÉGENDE*

- arbre existant sur domaine public
- arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude
- fosse sans arbre
- entrée charretière
- zone réservée - taxi
- stationnement sur rue
- commerce
- annotation spécifique
- jonction étroite bâtiment-rue
- émergence
- nouvelle saillie - trottoir
- terrasse
- accès métro
- arrêt d'autobus
- vélo libre-service
- téléphone public

* en date de 2009



COUPE 4 LA RUE JEAN-TALON OUEST

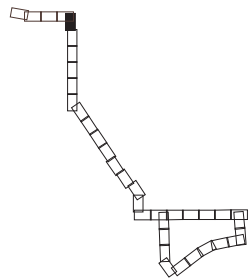
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LA RUE DE NANCY ET LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



5. Le chemin de la Côte-des-Neiges de la rue Jean-Talon Ouest à la rue MacKenzie

Situé en limite de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et délimité au nord par la ville de Mont-Royal, ce tronçon débute à l'intersection du chemin de la Côte-des-Neiges et de la rue Jean-Talon Ouest.

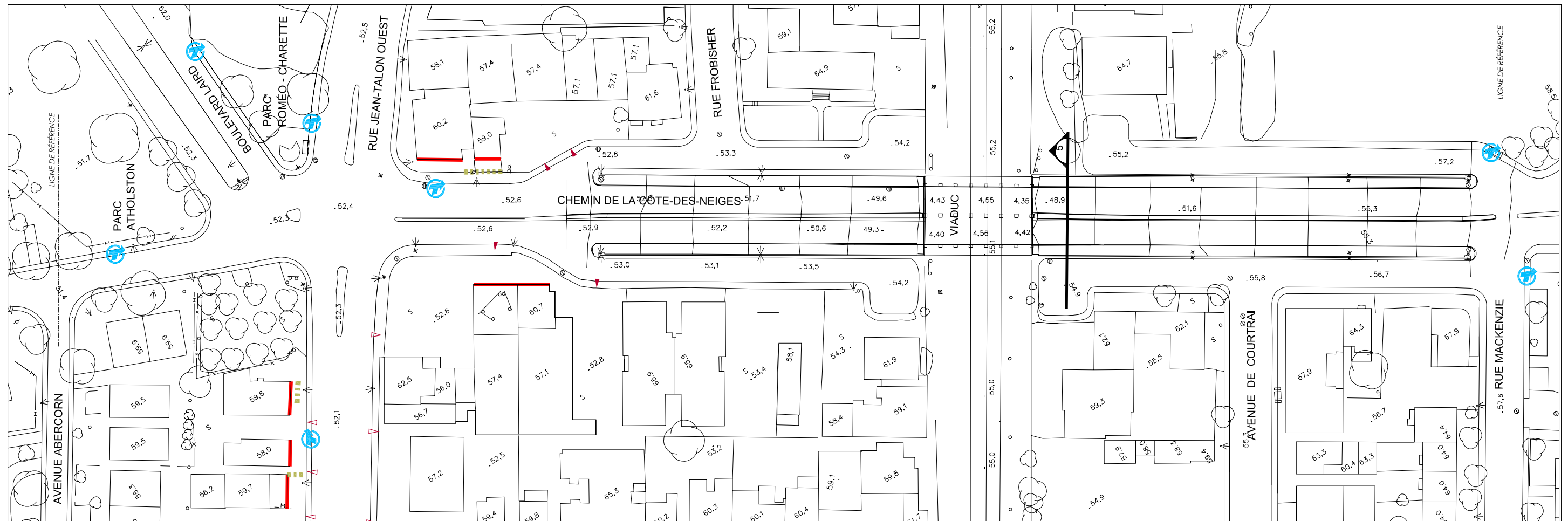
Le chemin de la Côte-des-Neiges passe sous le viaduc de la voie ferrée du Canadien Pacifique et est relié aux rues secondaires Frobisher, Courtrai et Mackenzie. Des immeubles résidentiels y sont présents.



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



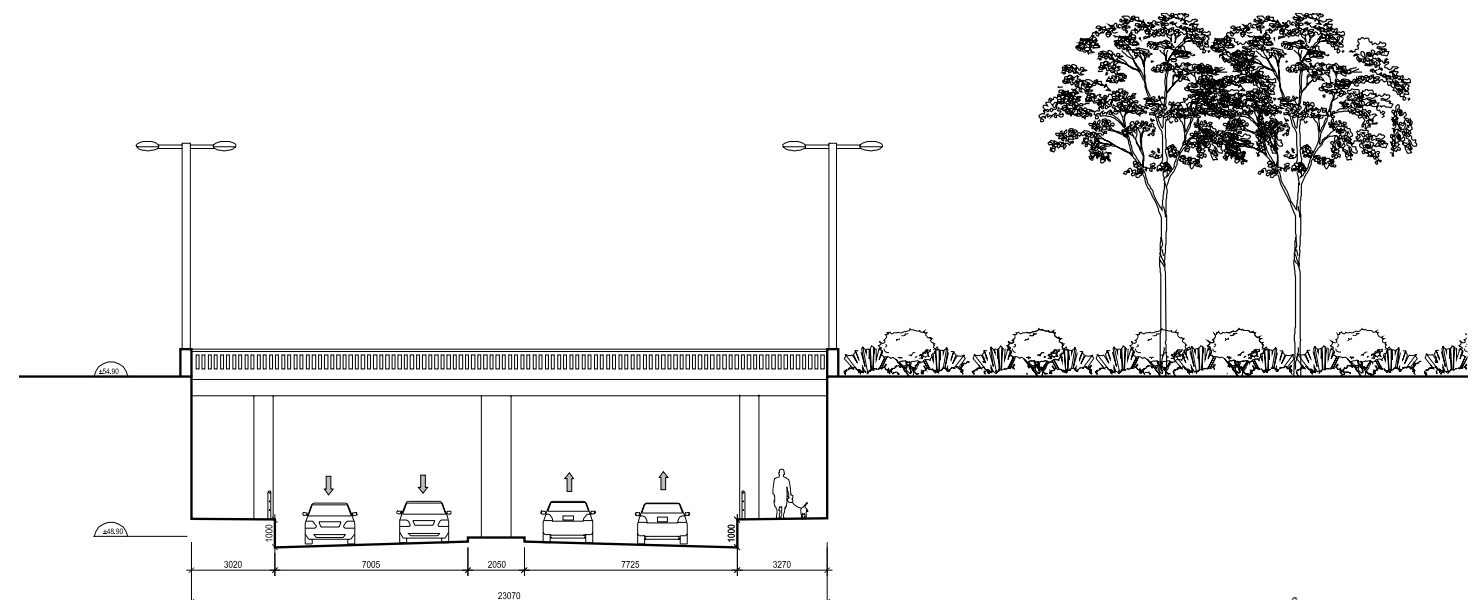
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	0
Trottoir côté ouest:	0

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

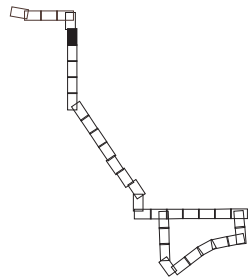
* en date de 2009



COUPE 5 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LE VIADUC FERROVIAIRE ET L'AVENUE DE COURTRAI



6. Le chemin de la Côte-des-Neiges de la rue MacKenzie à l'avenue Plamondon



D'importants commerces sont présents de part et d'autre du chemin de la Côte-des-Neiges. Maxi & Cie, la Plaza Côte-des-Neiges, et la bibliothèque interculturelle de Côte-des-Neiges génèrent un flux de circulation important.

L'église et l'école Saint-Pascal-Baylon se trouvent en diagonal du parc Kent. Plusieurs équipements sportifs y sont installés.

Les rues résidentielles telles que le chemin Bedford, la rue Goyer, les avenues Barclay, Plamondon et Appleton sont desservies par le chemin de la Côte-des-Neiges.

Générateurs de déplacement

Maxi & Cie
Commercial

Plaza Côte-des-Neiges
Commercial

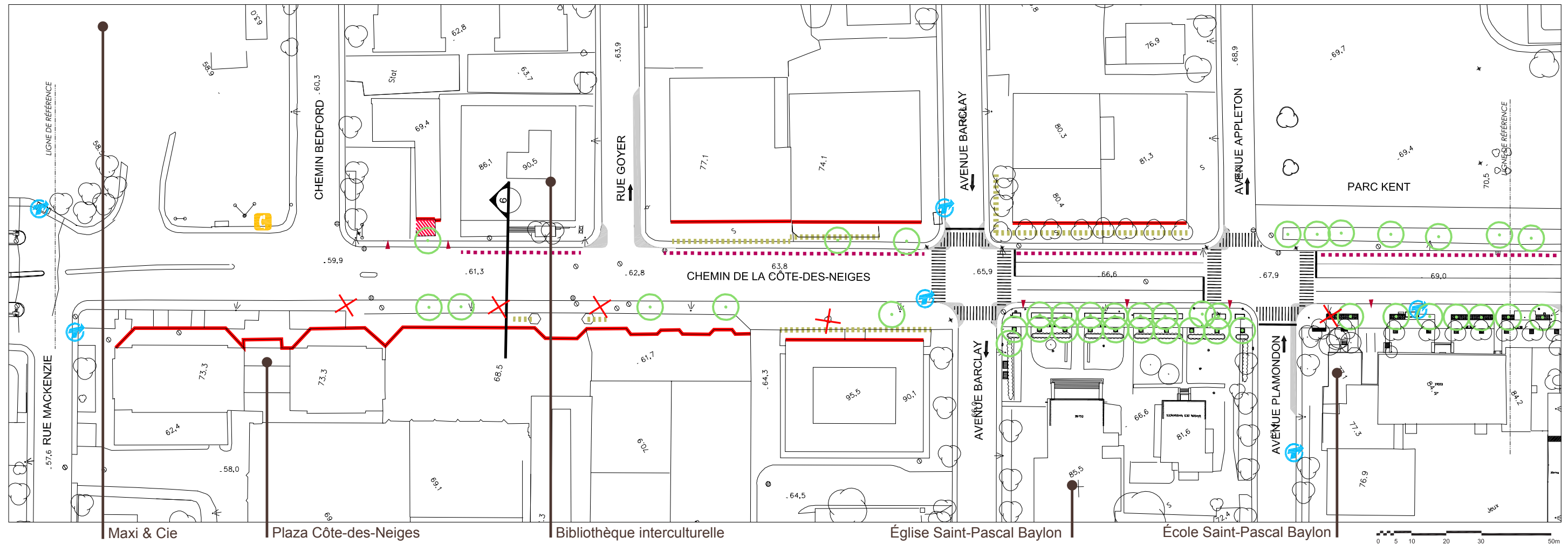
Bibliothèque interculturelle
de Côte-des-Neiges
Institutionnel



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



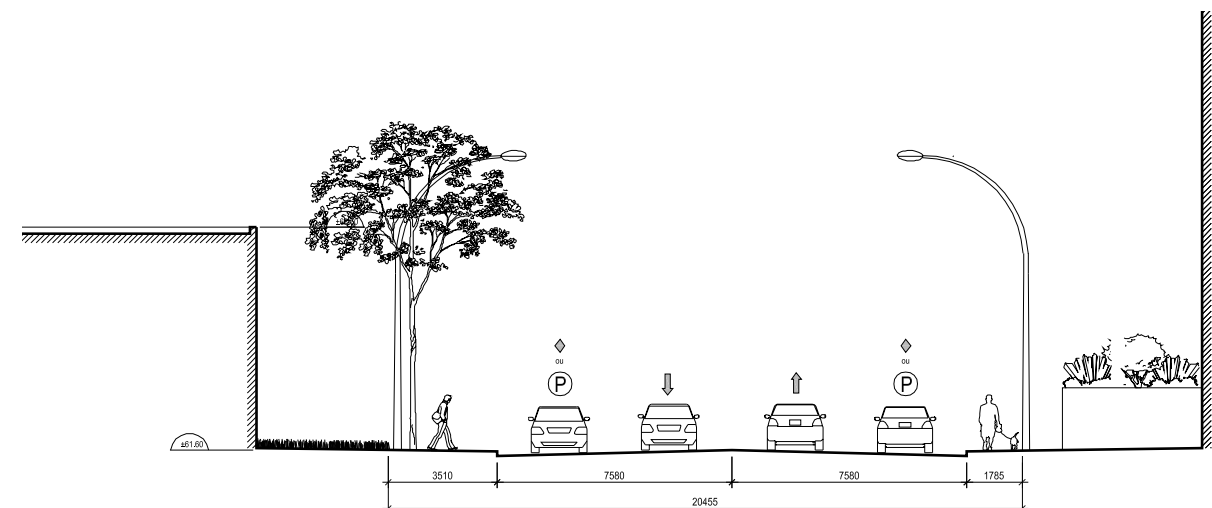
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est: 9
Trottoir côté ouest: 28

LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | émergence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

* en date de 2009



COUPE 6 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LE CHEMIN BEDFORD ET LA RUE GOYER

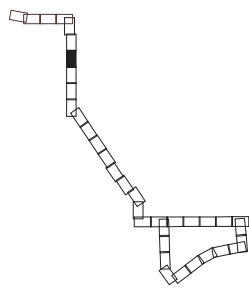


7. Le chemin de la Côte-des-Neiges de l'avenue Carlton à la rue de la Peltrie

L'activité commerciale intensive anime ce tronçon. Quelques commerces de proximité et de restauration y sont présents.

Plusieurs rues transversales à sens unique, comme les avenues Carlton et Kent et la rue de la Peltrie, sont desservies par le chemin de la Côte-des-Neiges.

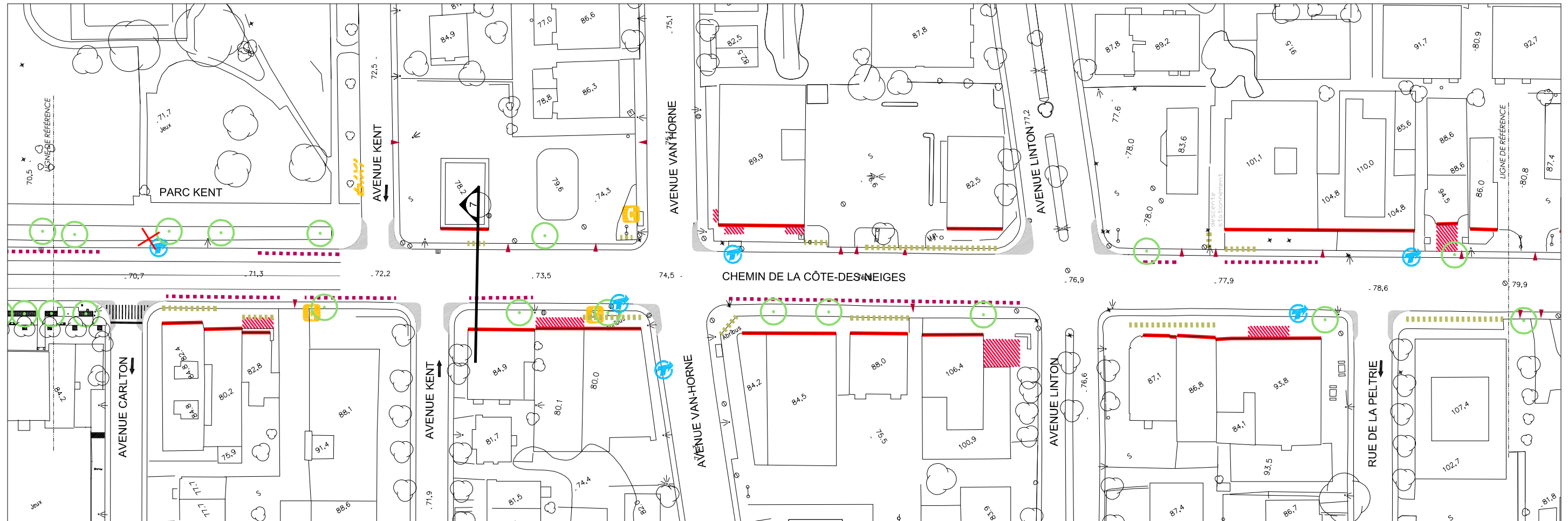
Les avenues Van Horne et Linton génèrent également un important déplacement est-ouest.



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



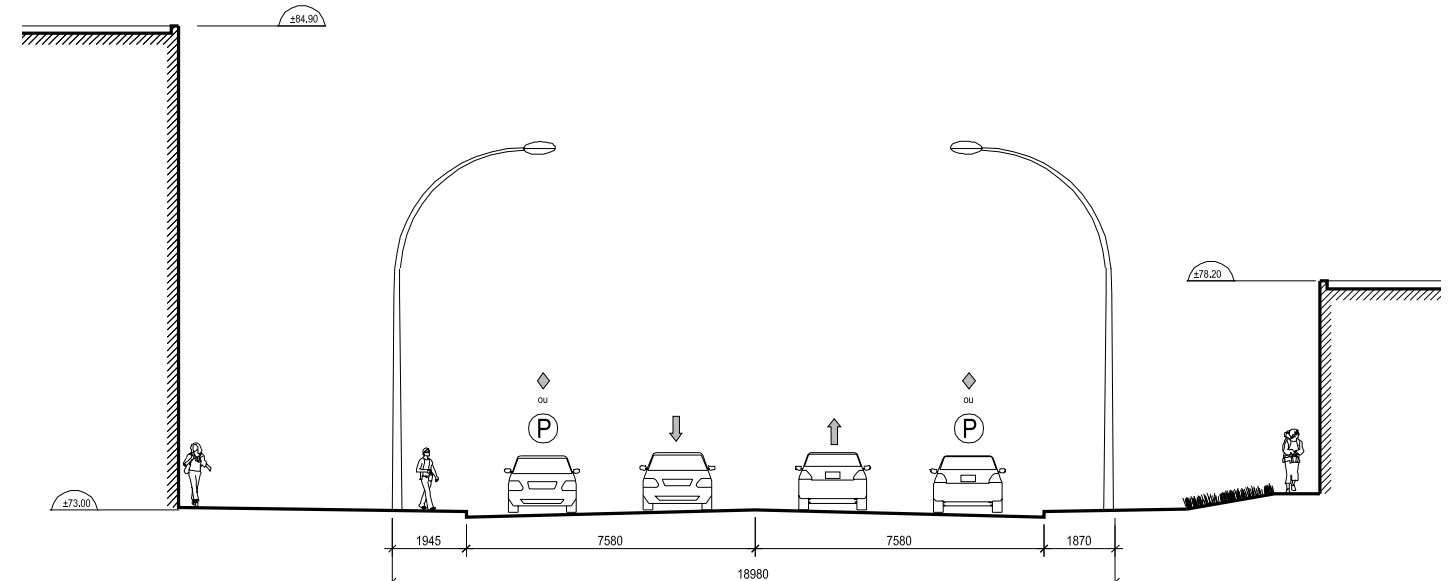
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est: 6
Trottoir côté ouest: 8

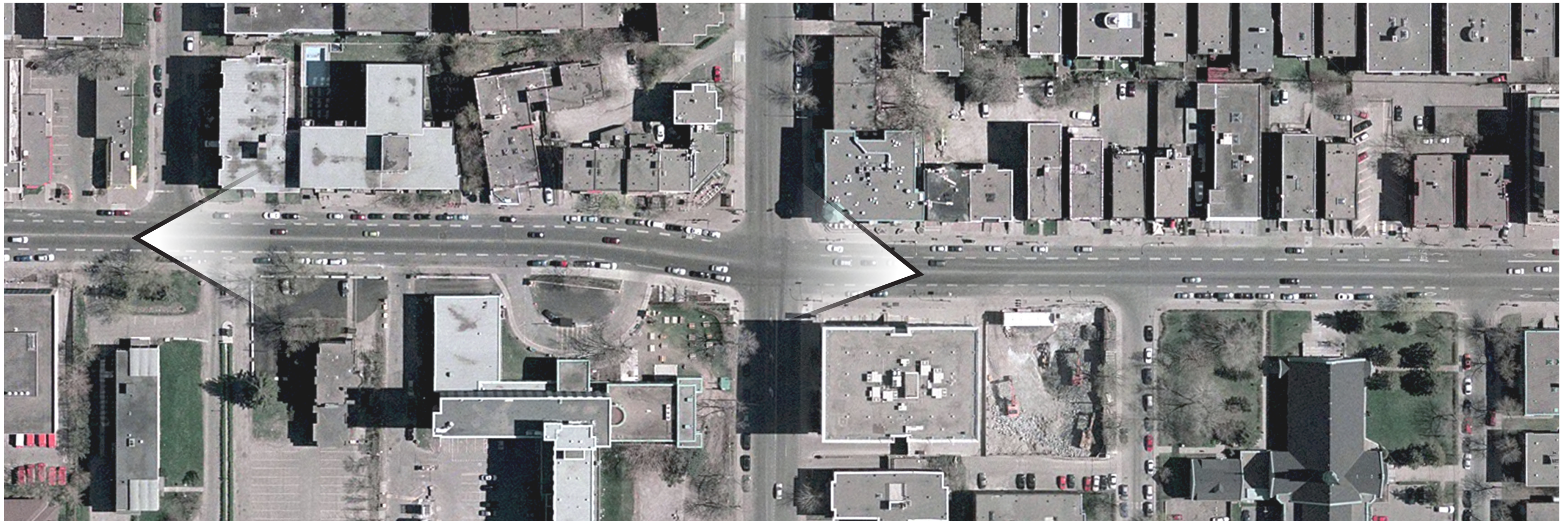
LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | émergence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

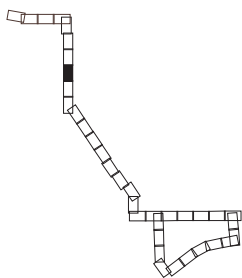
* en date de 2009



Coupe 7 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES AVENUES KENT ET VAN HORNE



8. Le chemin de la Côte-des-Neiges de l'avenue Ellendale à l'avenue Saint-Kevin



L'axe commercial du chemin de la Côte-des-Neiges se poursuit, présentant à nouveau des commerces de proximité et de restauration avec des places de stationnement sur rue. On remarque une transition importante au chemin de la Côte-Sainte-Catherine avec l'implantation de multiples terrasses adjacentes aux restaurants et cafés. Le chemin de la Côte-Sainte-Catherine relie l'autoroute Décarie (à l'ouest) au centre-ville (à l'est via l'avenue du Parc). Ce chemin dessert les hôpitaux général juif et Sainte-Justine, le Collège Jean-de-Brébeuf, et l'Université de Montréal, institutions qui génèrent de nombreux déplacements de piétons, de bus et de voitures.

Générateurs de déplacement

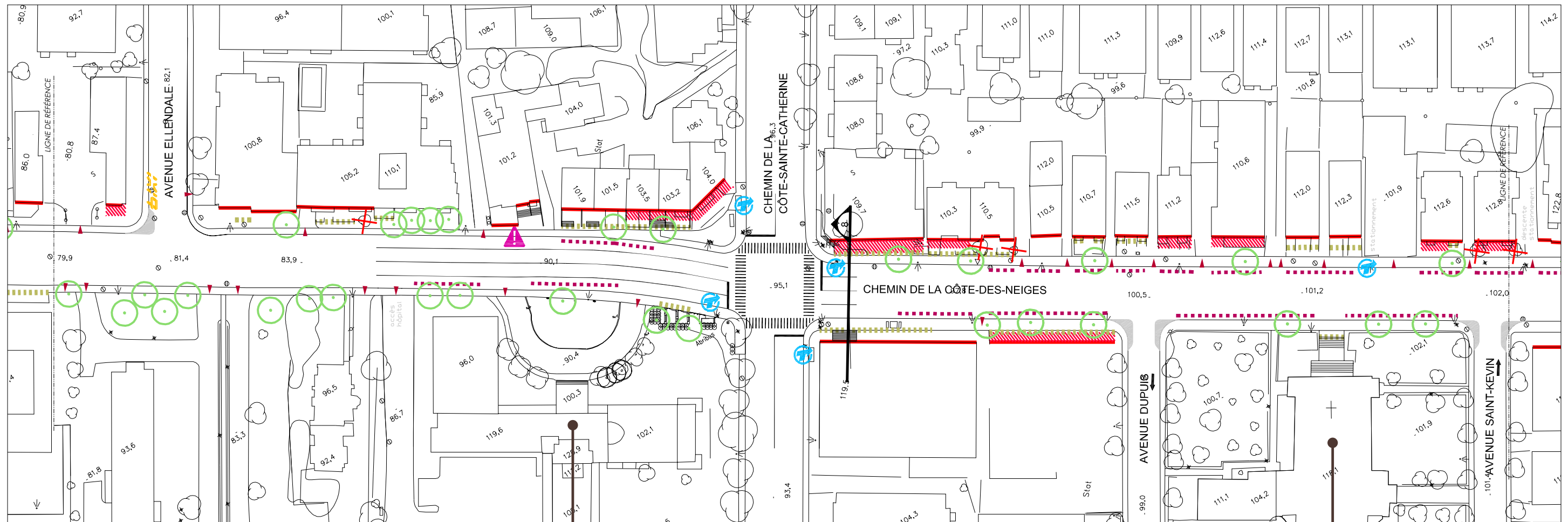
- Hôpital général juif
Institutionnel
- Hôpital Sainte-Justine
Institutionnel
- Collège Jean-de-Brébeuf
Institutionnel
- Université de Montréal
Polytechnique
École des HÉC
Institutionnel



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



Hôpital général juif

Église Saint-Kevin



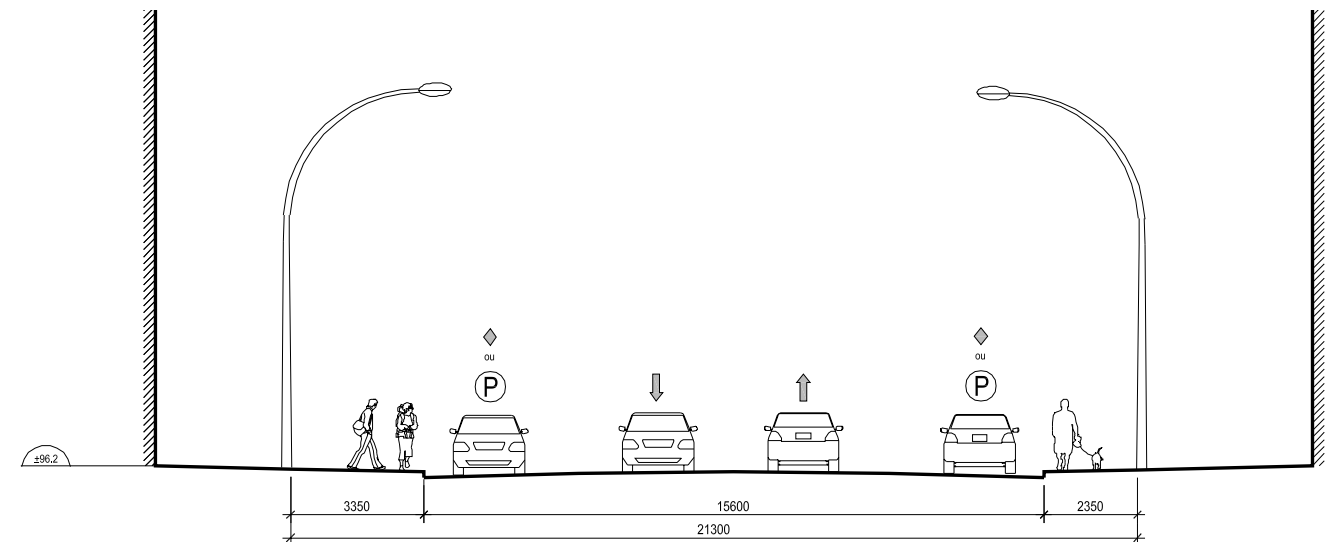
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est: 6
Trottoir côté ouest: 14

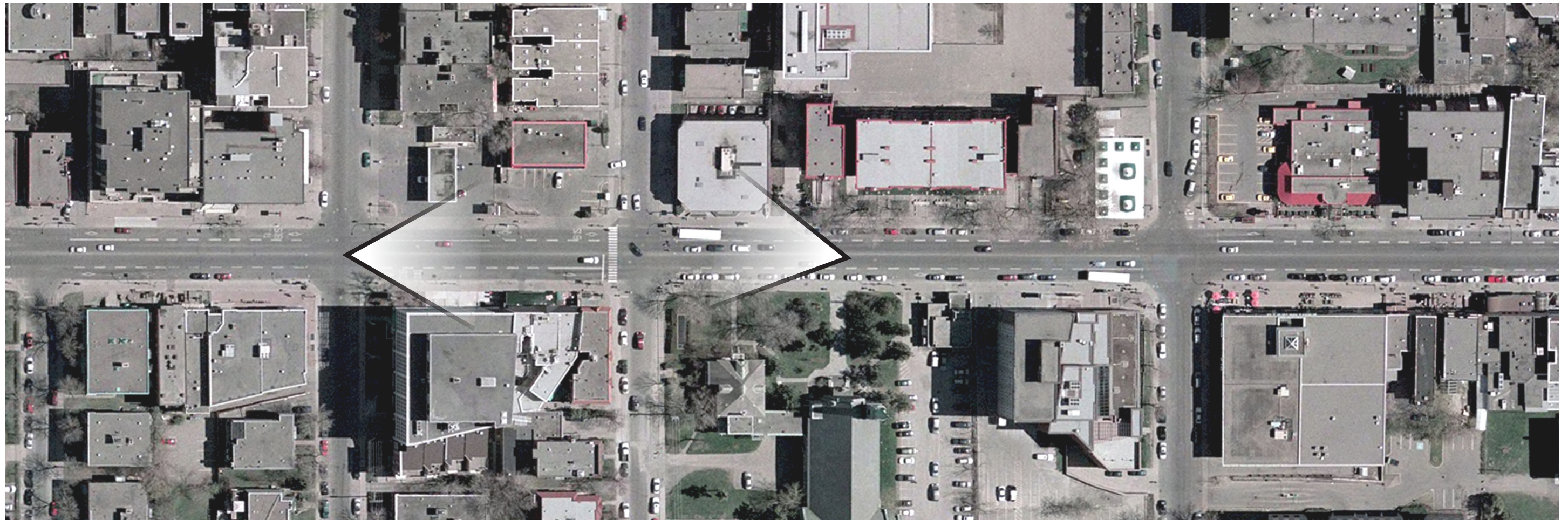
LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | urgence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

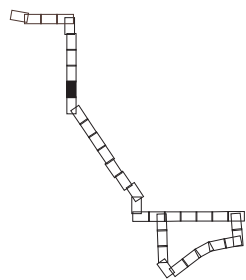
* en date de 2009



COUPE 8 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT À ENTRE LE CHEMIN DE LA CÔTE-SAINTE-CATHERINE ET L'AVENUE DUPUIS



9. Le chemin de la Côte-des-Neiges de l'avenue Saint-Kevin à la rue Jean-Brillant



Des commerces de restauration avec terrasses se trouvent sur ce tronçon du chemin de la Côte-des-Neiges.

Ce tronçon est desservi par la station de métro Côte-des-Neiges. Deux sorties, aux coins de l'avenue Lacombe et de la rue Jean-Brillant, relient plusieurs itinéraires piétons et cyclables.

La présence du Collège Jean-de-Brébeuf, de l'Université de Montréal et des centres hospitaliers crée un achalandage sur les rues adjacentes. La bibliothèque Côte-des-Neiges et le marché saisonnier Jean-Brillant sont aussi des pôles générateurs de déplacement.

Générateurs de déplacement

Station de métro
Côte-des-Neiges
Transport

Bibliothèque Côte-des-Neiges
Institutionnel

Marché saisonnier
Jean-Brillant
Commercial

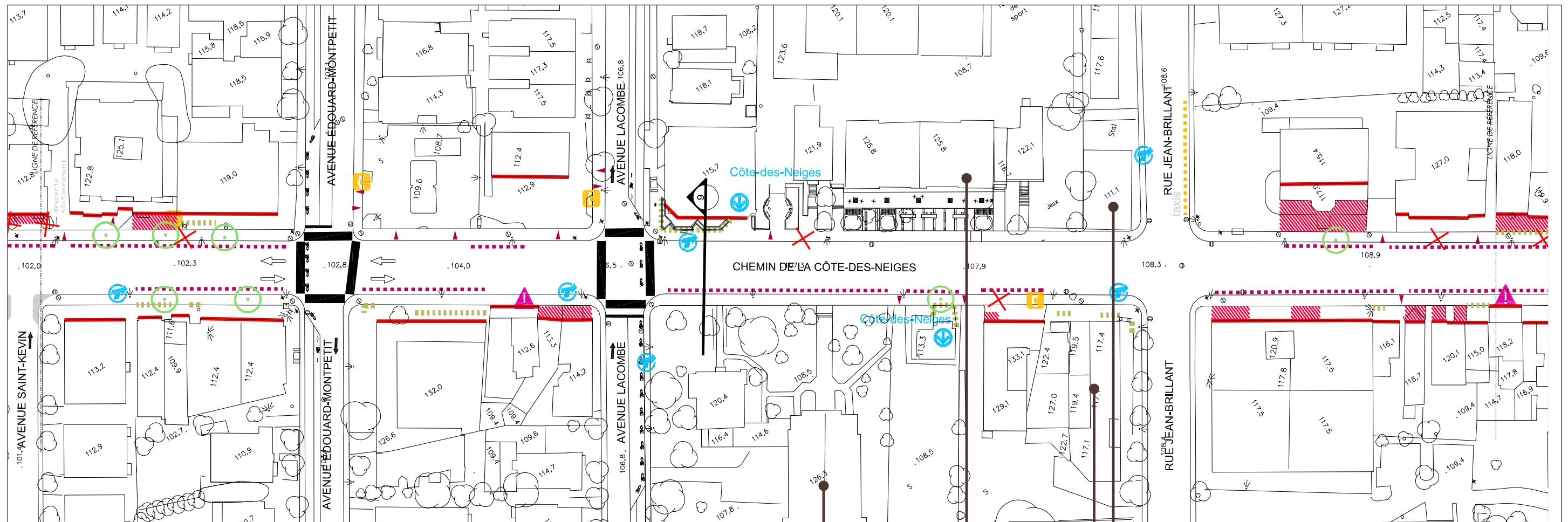
Hôpital Saint-Mary
Institutionnel



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



Église Notre-Dame-des-Neiges École Notre-Dame-des-Neiges Bibliothèque Côte-des-Neiges Marché saisonnier Jean-Brillant



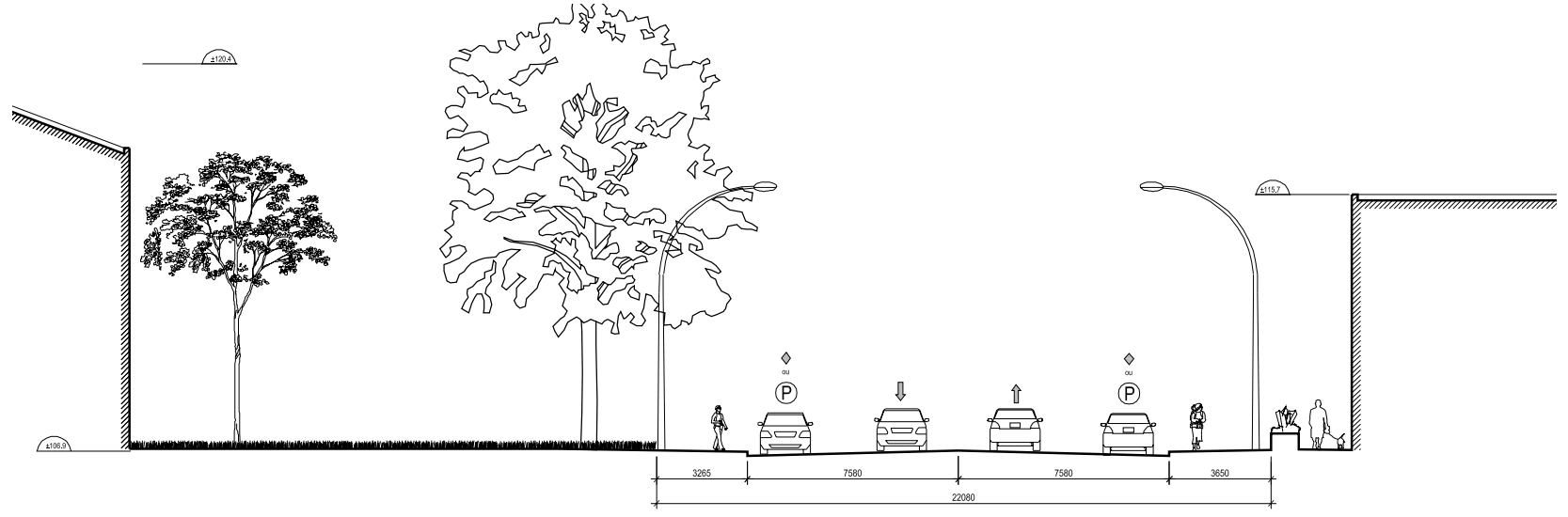
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	4
Trottoir côté ouest:	3

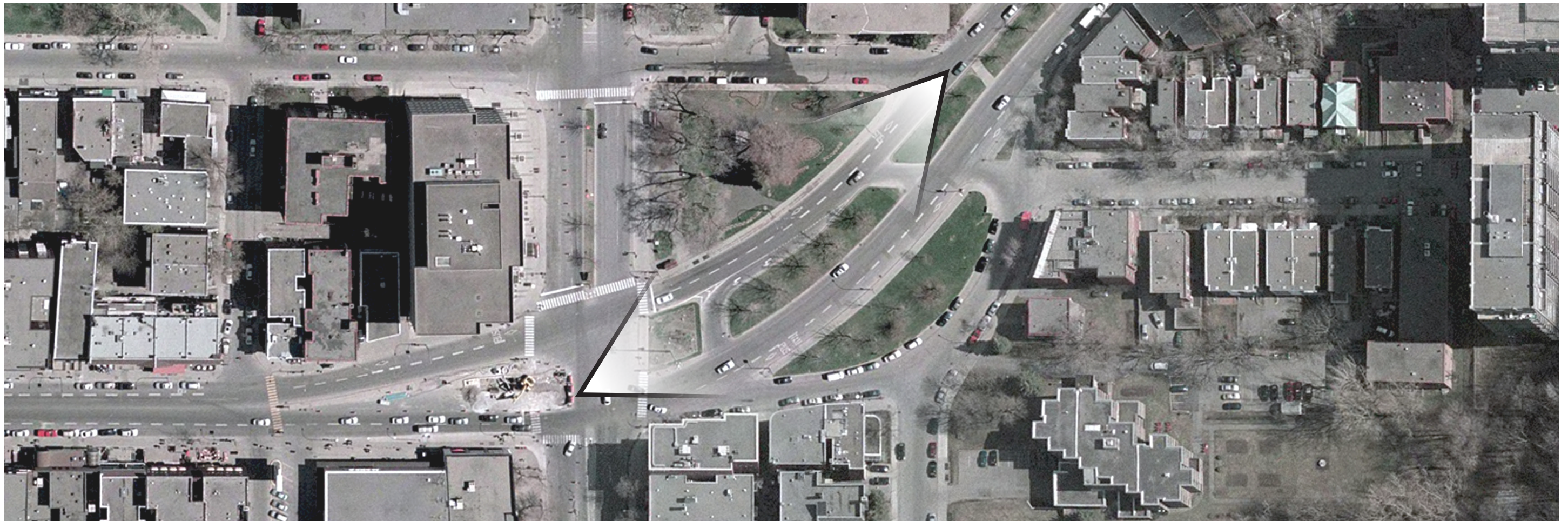
LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

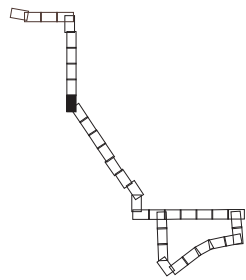
* en date de 2009



COUPE 9 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE L'AVENUE LACOMBE ET LA RUE JEAN-BRILLANT



10. Le chemin de la Côte-des-Neiges de l'avenue Swail à la rue Piedmont



A l'intersection du chemin Queen-Mary, on note un important changement du caractère urbain du chemin de la Côte-des-Neiges. Ce noeud de circulation constitue la porte d'entrée au secteur défini par le mont Royal. Le chemin de la Côte-des-Neiges perd son encadrement à cet endroit pour devenir un carrefour de circulation un peu destructuré. L'activité commerciale s'estompe pour laisser place à des ensembles résidentiels plus denses.

Une importante circulation piétonne rayonne de ce secteur en direction du parc Jean-Brillant ainsi que des grandes institutions telles que l'oratoire Saint-Joseph, le Collège Notre-Dame, le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, et l'Université de Montréal.

Générateurs de déplacement

Métro
Commercial

Université de Montréal
Polytechnique
École des HEC
Institutionnel

Collège Notre-Dame
Institutionnel

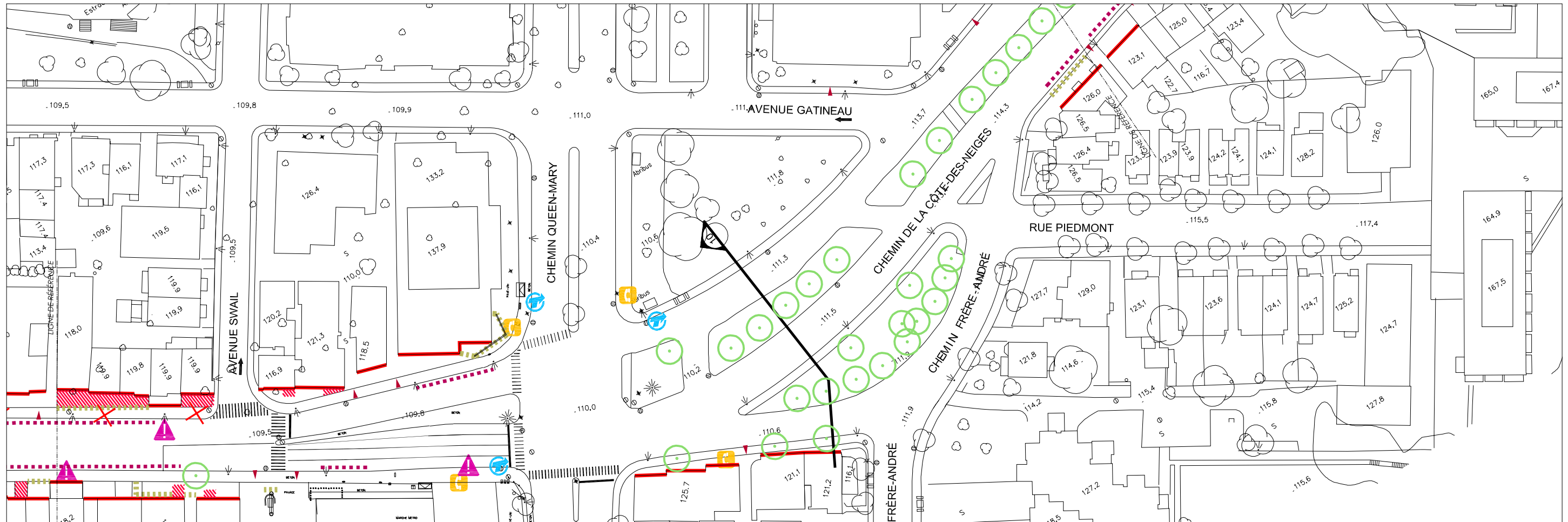
Oratoire Saint-Joseph
Institutionnel



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD

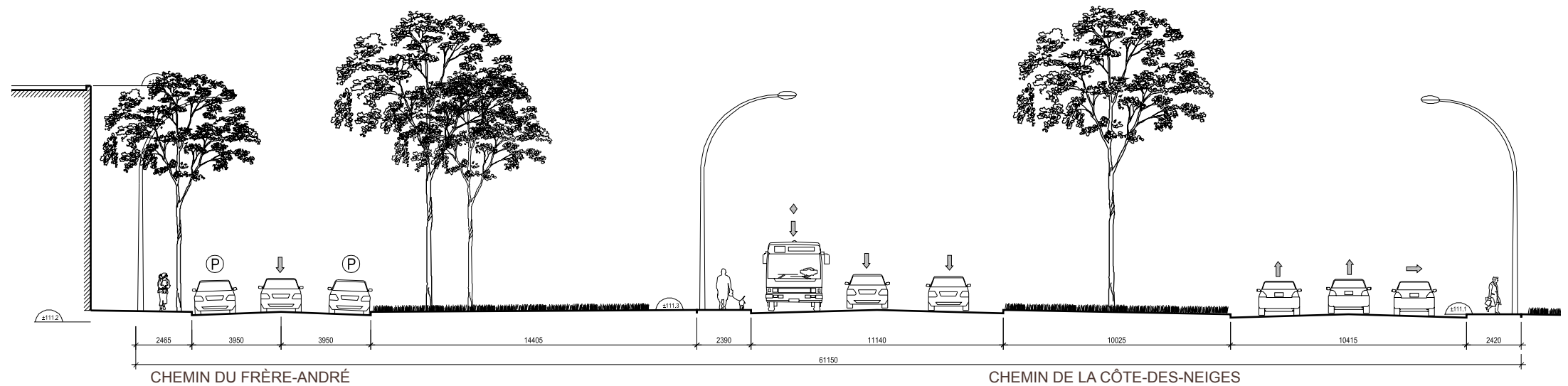


ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	0
Terreplein central:	24
Trottoir côté ouest:	4

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public



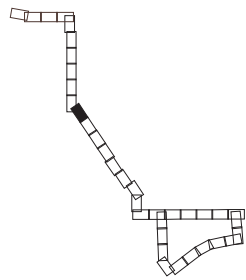
COUPE 10 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES

LE PROFIL EXISTANT ENTRE LE CHEMIN QUEEN-MARY ET LA RUE DU FRÈRE-ANDRÉ

* en date de 2009



11. Le chemin de la Côte-des-Neiges de l'avenue Decelles à l'avenue Ridgewood



Cette partie du chemin de la Côte-des-Neiges est située entre le cimetière Notre-Dame-des-Neiges au nord et de grands ensembles résidentiels au sud.

De nombreuses entrées charretières donnent accès aux immeubles d'habitation, notamment le complexe Rockhill, à partir du chemin de la Côte-des-Neiges, côté sud.

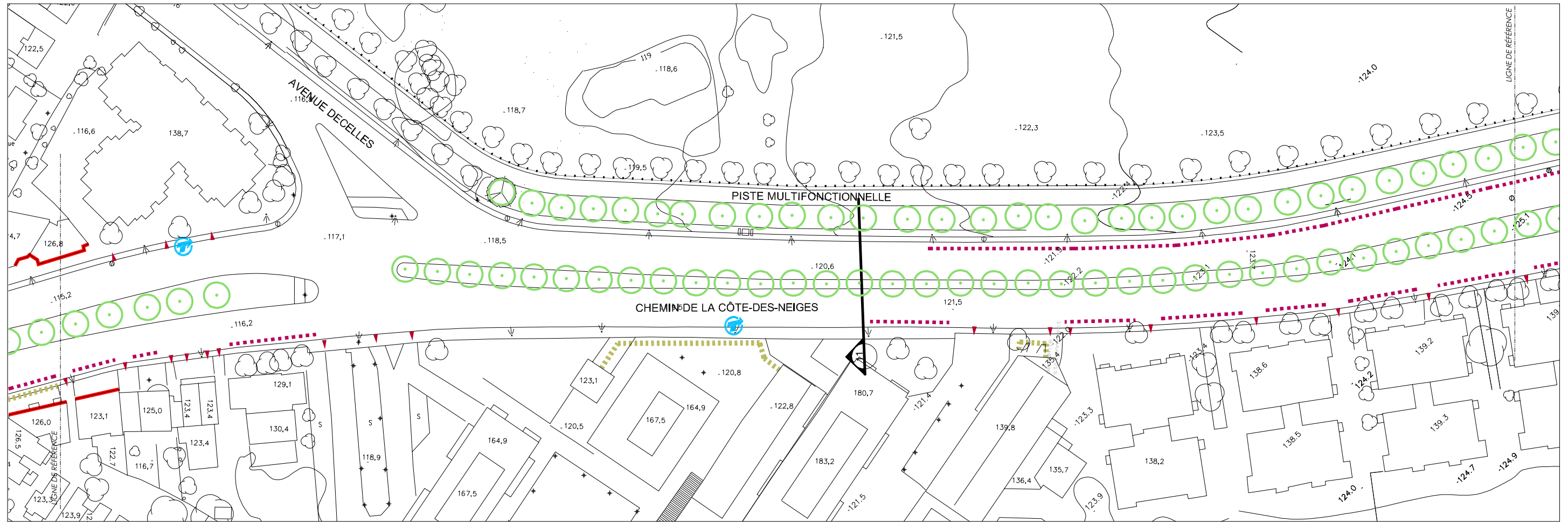
Le carrefour de l'avenue Decelles est largement achalandé et donne accès au cimetière ainsi qu'au quartier universitaire.



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	30
Terreplein central:	38
Trottoir côté ouest:	0

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

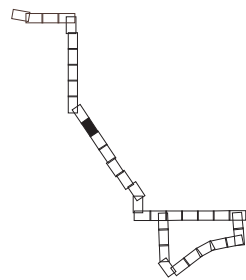
* en date de 2009



COUPE 11 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES AVENUES DECELLES ET RIDGEWOOD



12. Le chemin de la Côte-des-Neiges de l'avenue Ridgewood à l'avenue Forest Hill



Ce tronçon se prolonge entre le cimetière Notre-Dame-des-Neiges et les ensembles résidentiels. L'entrée principale du cimetière ainsi que celle du centre funéraire s'y trouvent, côté nord.

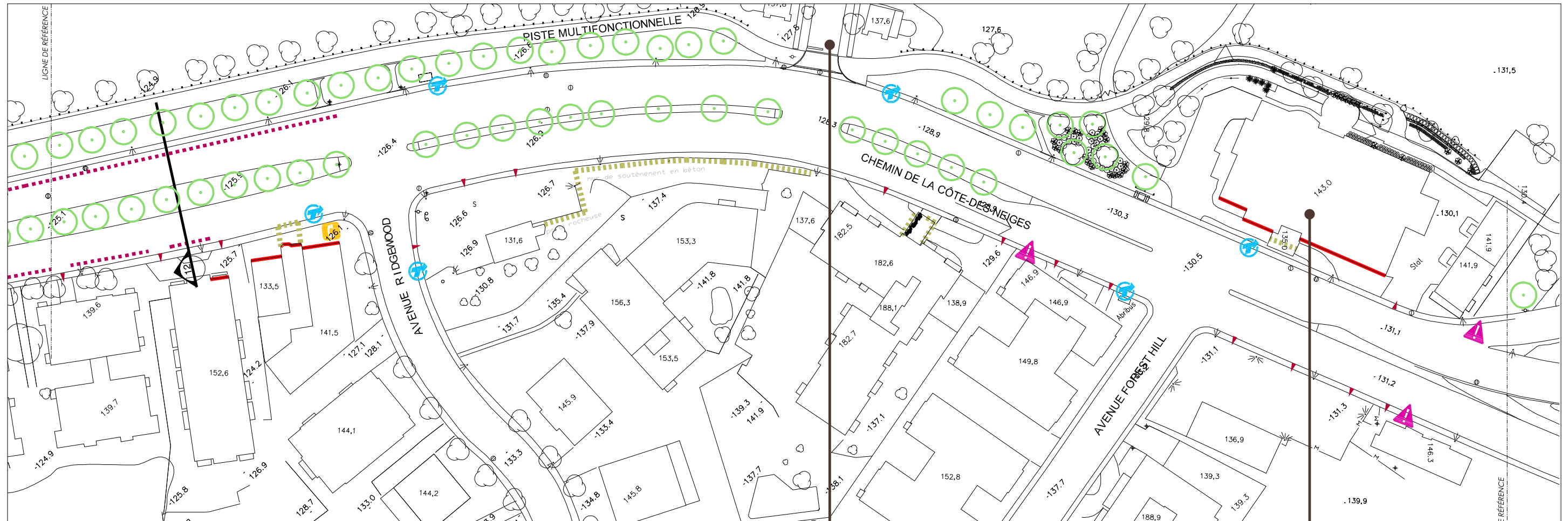
Quelques commerces de proximité desservent les résidents des immeubles d'habitations. Les avenues Ridgewood et Forest Hill desservent un quartier résidentiel plutôt dense.



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



Cimetière Notre-Dame-des-Neiges

Centre funéraire Côte-des-Neiges



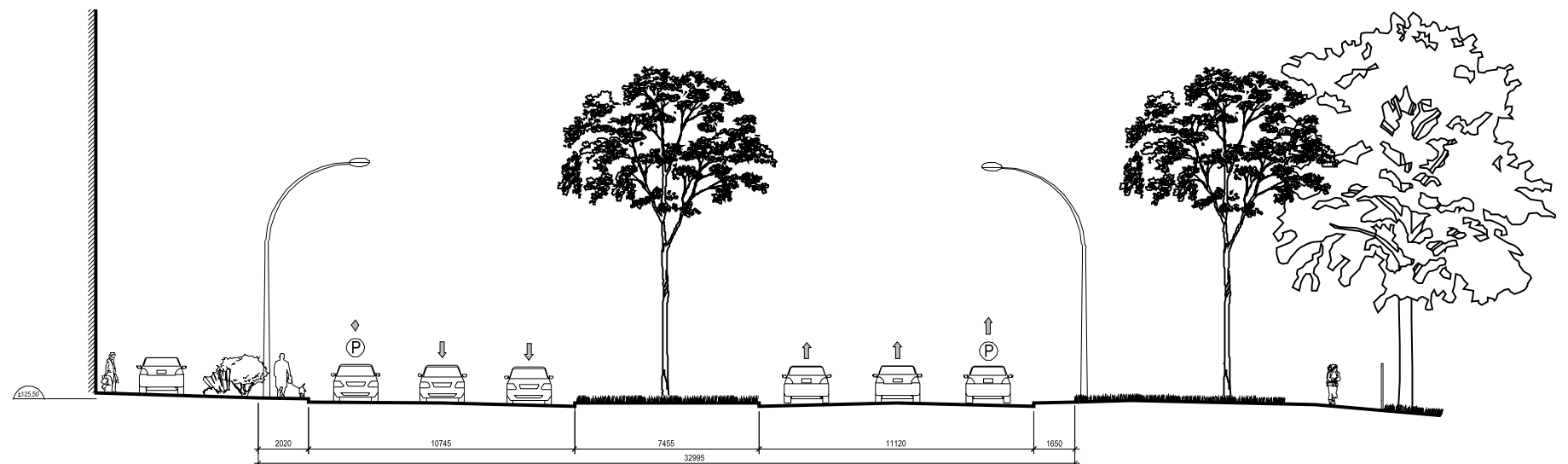
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	28
Terreplein central:	24
Trottoir côté ouest:	0

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

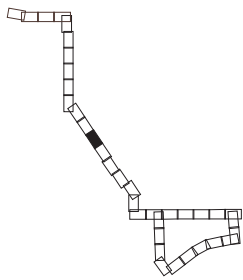
* en date de 2009



COUPE 12 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES AVENUES DECELLES ET RIDGEWOOD



13. Le chemin de la Côte-des-Neiges l'échangeur Remembrance



Dans ce tronçon, l'échangeur Remembrance relie le chemin de la Côte-des-Neiges avec le chemin Remembrance et donne accès aux sentiers du parc du Mont-Royal, ainsi qu'à ses installations et équipements particuliers. Des parcours piétons et cyclables sont à l'étude depuis le chemin de la Côte-des-Neiges.

La cour de voirie (arrondissement Ville-Marie) occupe un terrain à l'ouest de l'échangeur. Le manège militaire (Caserne Côte-des-Neiges) se trouve à l'est.

Au sud-ouest, le chemin du Belvédère relie le parc Summit et la ville de Westmount au chemin de la Côte-des-Neiges.

Générateurs de déplacement

Parc du Mont-Royal
Aménagement

Projets connexes futurs

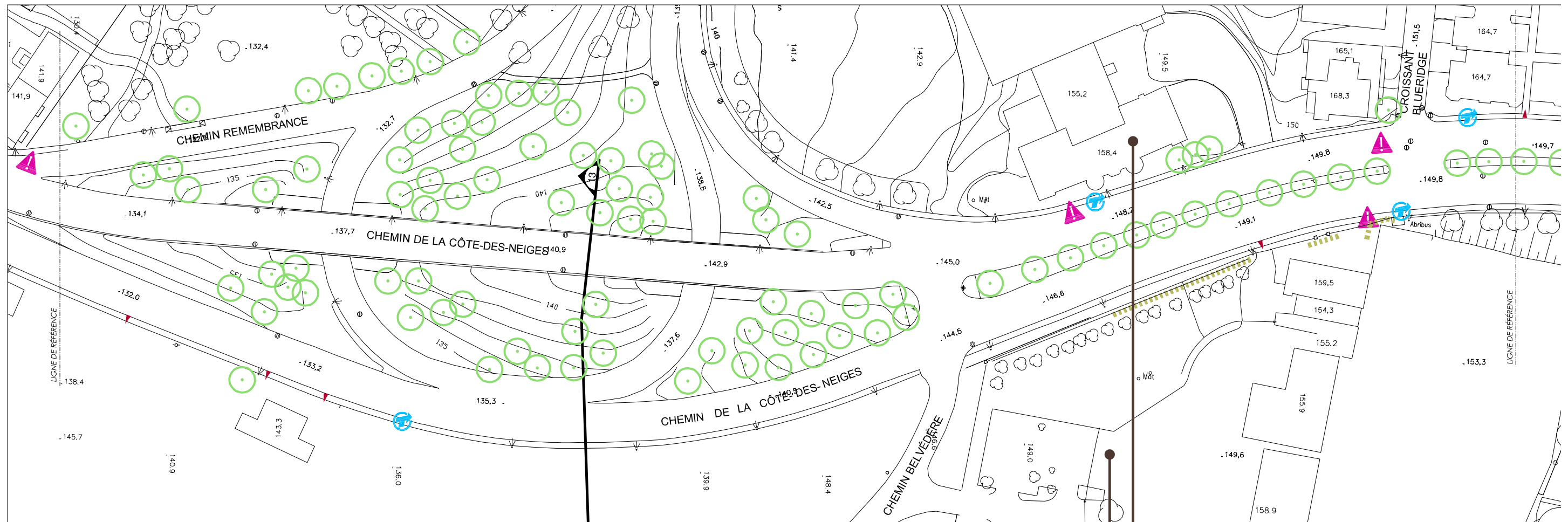
Réaménagement de l'échangeur des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance
Transport



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



Cour de la voirie (arrondissement Ville-Marie) | Caserne Côte-des-Neiges

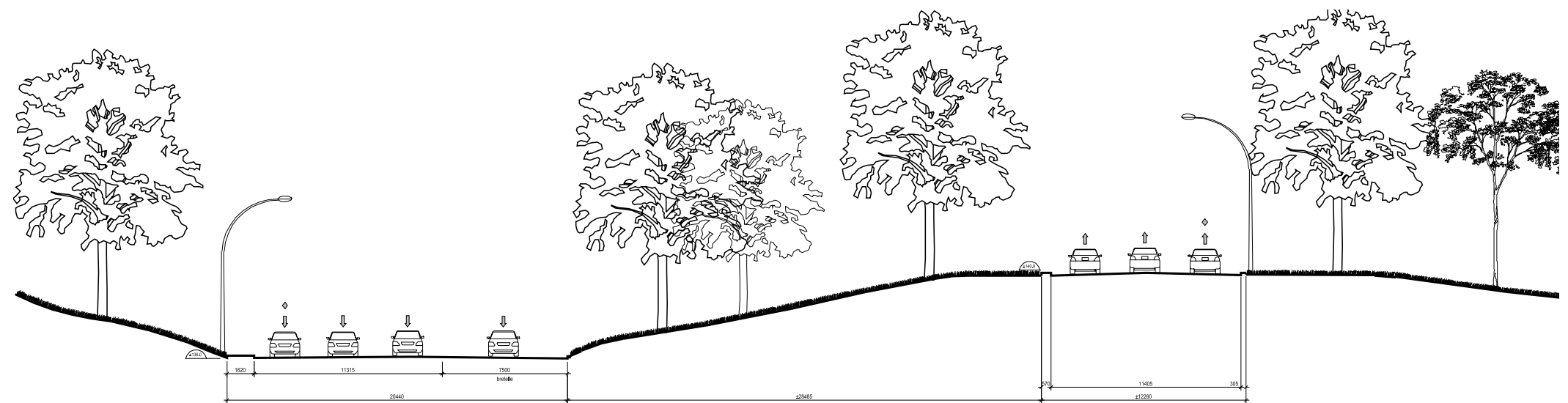
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	12
Terreplein central:	64
Trottoir côté ouest:	0

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

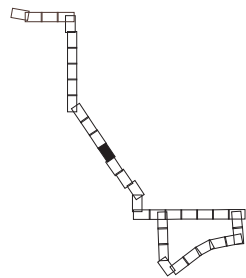
* en date de 2009



COUPE 13 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT À L'ÉCHANGEUR REMEMBRANCE



14. Le chemin de la Côte-des-Neiges du croissant Blueridge à Le Boulevard



Plusieurs ensembles résidentiels se situent de part et d'autre du chemin de la Côte-des-Neiges entre le croissant Blueridge et Le Boulevard.

À la hauteur de l'avenue Trafalgar, le chemin de la Côte-des-Neiges se divise et devient dans sa portion descendante le chemin McDougall.

Le Boulevard génère d'importants déplacements, reliant la ville de Westmount au chemin de la Côte-des-Neiges.

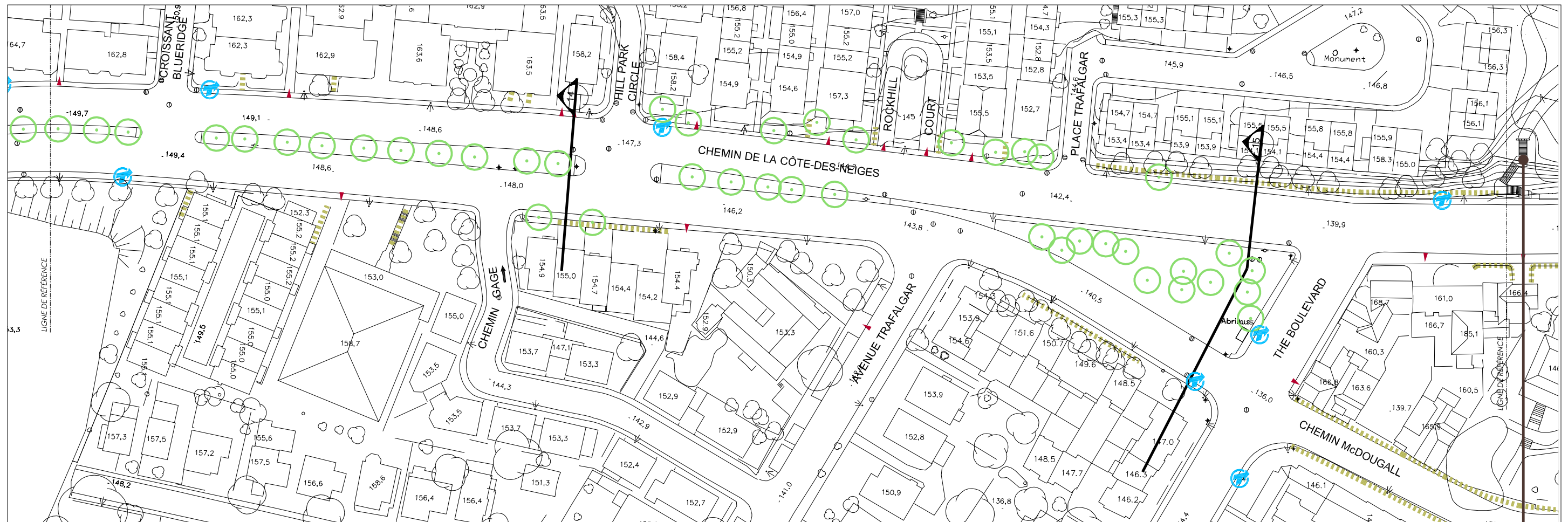
Au nord, l'escalier Trafalgar donne accès au parc du Mont-Royal.



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD



Escalier Trafalgar

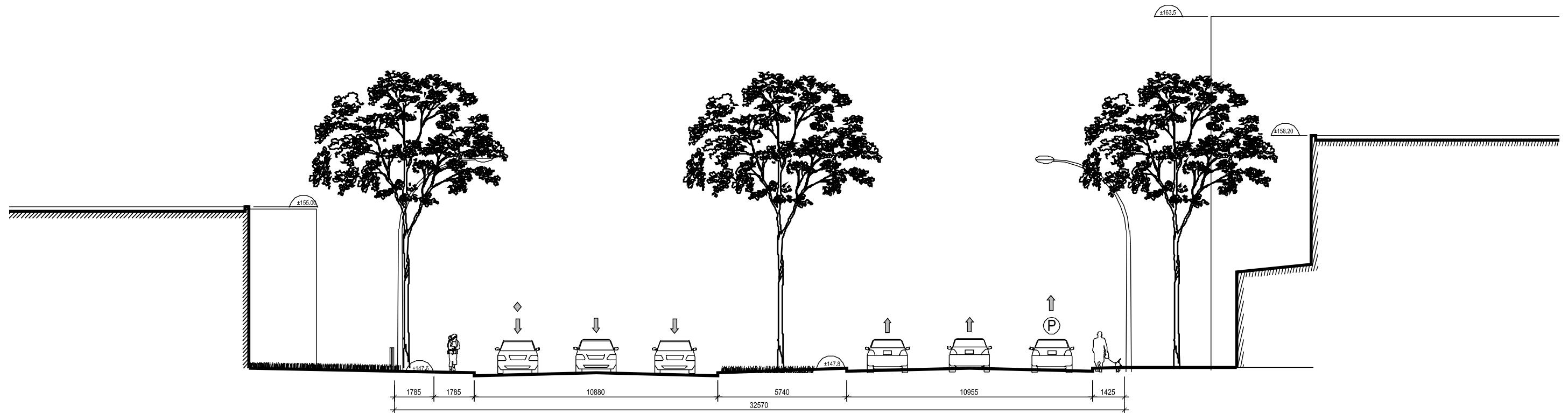
ARBRES DE RUE*	Chemin de la Côte-des-Neiges	Chemin McDougall
Trottoir côté est:	10	0
Terreplein central:	31	0
Trottoir côté ouest:	2	0



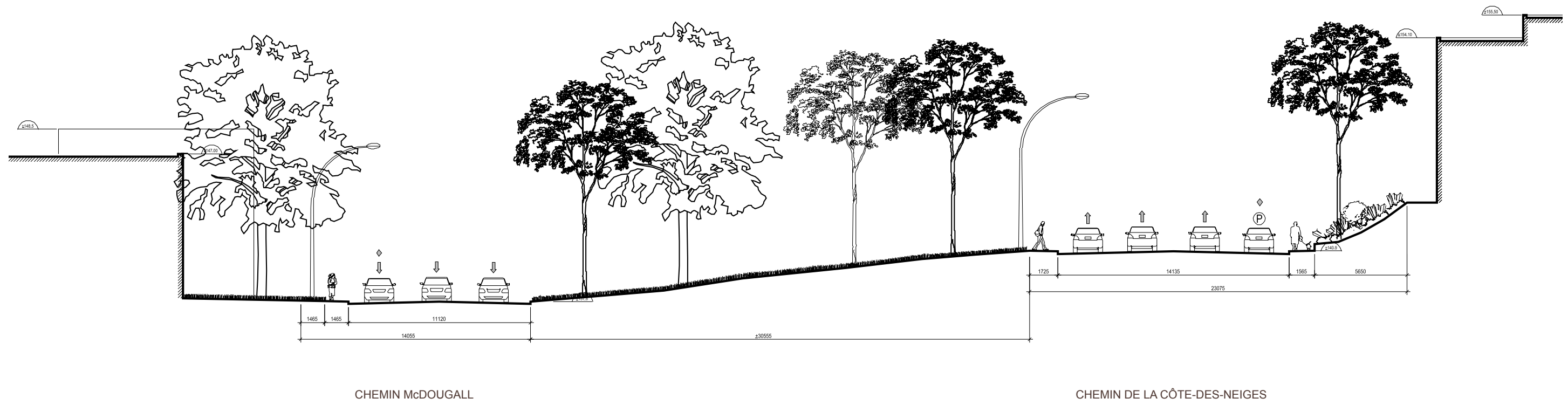
LÉGENDE*

- arbre existant sur domaine public
- arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude
- fosse sans arbre
- entrée charretière
- zone réservée - taxi
- stationnement sur rue
- commerce
- annotation spécifique
- jonction étroite bâtiment-rue
- émergence
- nouvelle saillie - trottoir
- terrasse
- accès métro
- arrêt d'autobus
- vélo libre-service
- téléphone public

* en date de 2009



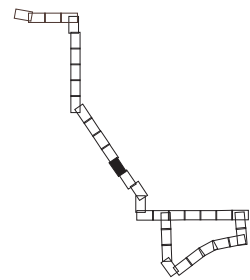
COUPE 14 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LE CHEMIN GAGE ET HILL PARK CIRCLE



COUPE 15 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE L'AVENUE TRAFALGAR ET THE BOULEVARD



15. Le chemin de la Côte-des-Neiges l'îlot McDougall



Passant du côté est de l'îlot McDougall, l'intersection de l'avenue Cedar relie la ville de Westmount avec la portion davantage institutionnelle du mont Royal: l'Hôpital général de Montréal et l'Hôpital Shriners pour enfants.

Le réseau de transport public affirme également cette relation.

Plus à l'est, l'avenue du Docteur-Penfield bifurque du sud du chemin de la Côte-des-Neiges.

Générateurs de déplacement

Hôpital Shriners pour enfants
Institutionnel

Projets connexes futurs

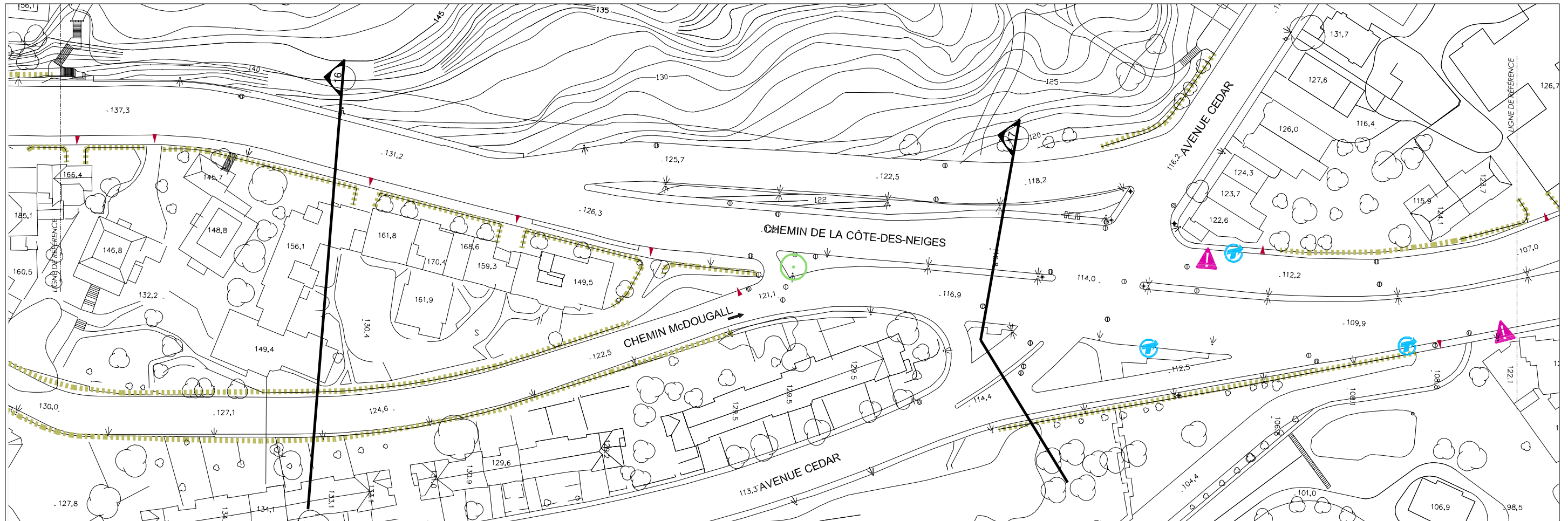
Marianopolis
Résidentiel



UNE VUE DU CHEMIN McDOUGALL, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD

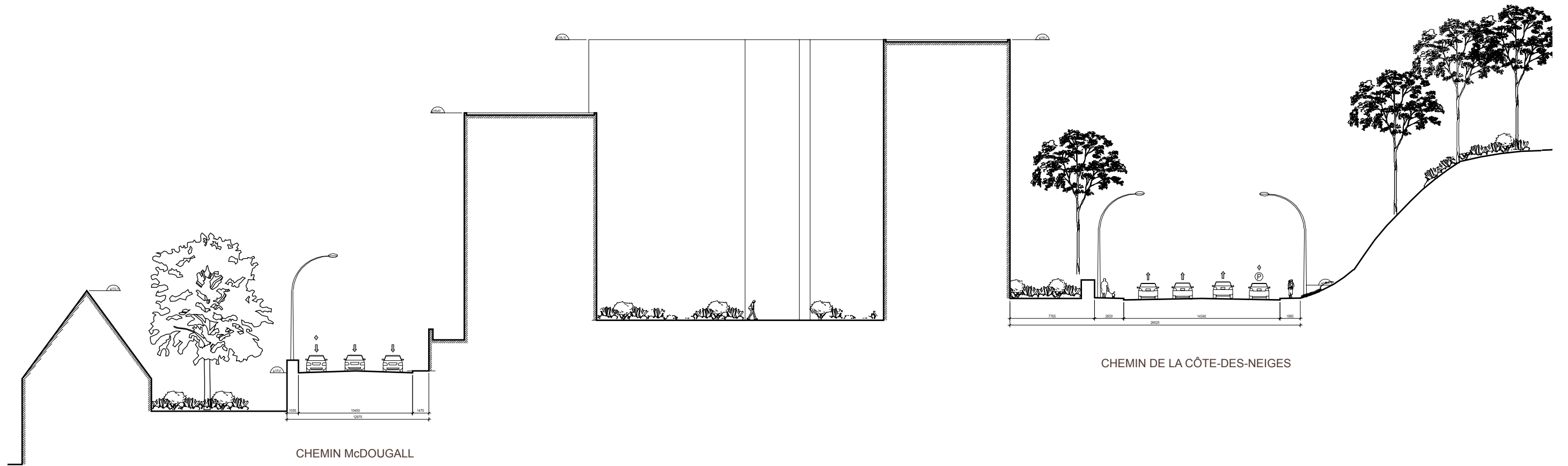


ARBRES DE RUE*	Chemin de la Côte-des-Neiges	Chemin McDougall
Trottoir côté est:	0	0
Terreplein central:	1	0
Trottoir côté ouest:	0	0

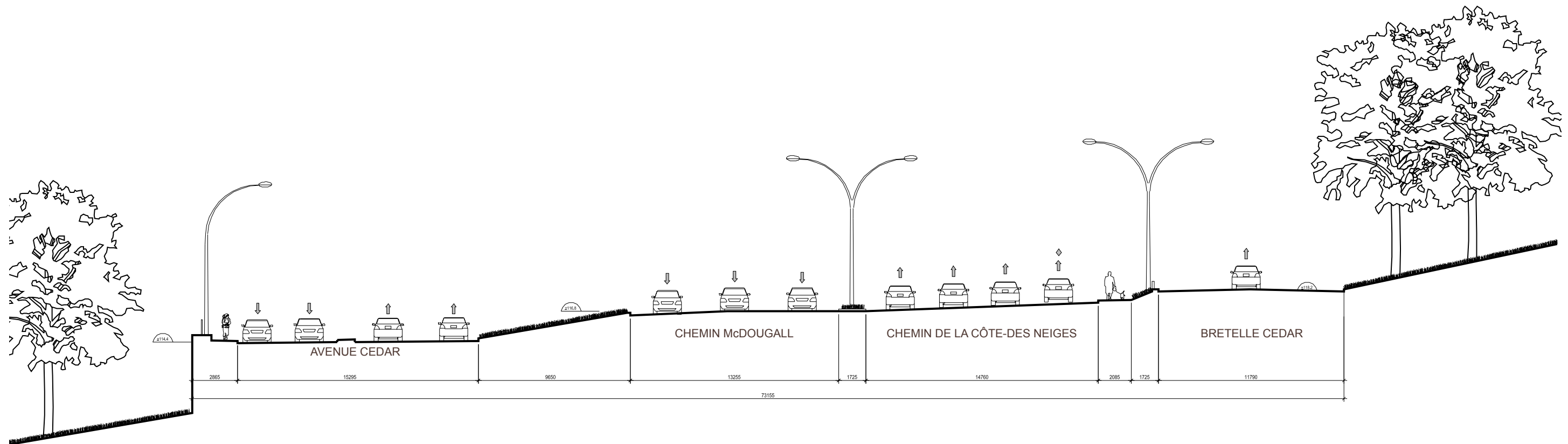
LÉGENDE*

- arbre existant sur domaine public
- jonction étroite bâtiment-rue
- arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude
- émergence
- fosse sans arbre
- nouvelle saillie - trottoir
- entrée charretière
- terrasse
- zone réservée - taxi
- accès métro
- stationnement sur rue
- arrêt d'autobus
- commerce
- vélo libre-service
- annotation spécifique
- téléphone public

* en date de 2009



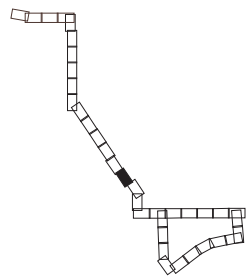
COUPE 16 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT DANS L'ÎLOT McDOUGALL



Coupe 17 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
 LE PROFIL EXISTANT À L'INTERSECTION DE L'AVENUE CEDAR ET DES CHEMINS McDUGALL ET DE LA CÔTE-DES-NEIGES



16. Le chemin de la Côte-des-Neiges l'îlot Docteur-Penfield



L'îlot Docteur-Penfield est cette fois occupé par des fonctions résidentielles. On retrouve aussi l'Hôpital général de Montréal au nord du chemin de la Côte-des-Neiges.

L'avenue des Pins Ouest assure une importante liaison vers l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. L'avenue Atwater relie ce tronçon avec le centre-ville.

Vers le centre-ville, le chemin de la Côte-des-Neiges retrouve son double sens.

Générateurs de déplacement

Hôpital général de Montréal
Institutionnel

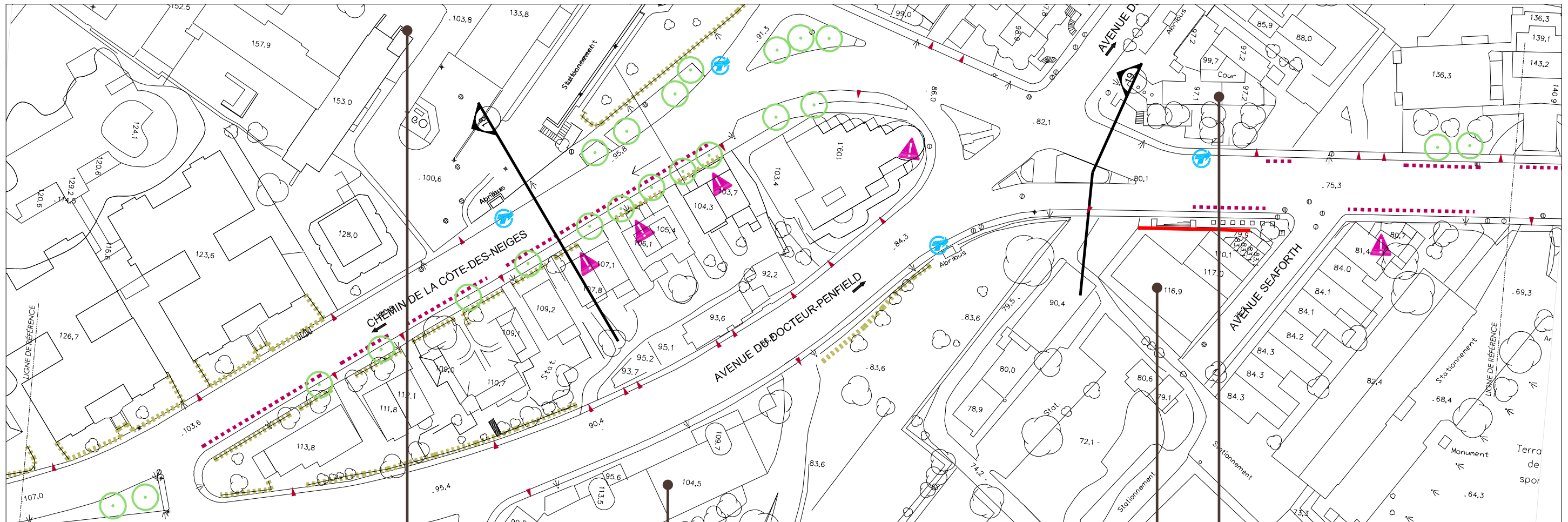
École du Sacré-Coeur
Institutionnel



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE SUD



UNE VUE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES, VERS LE NORD

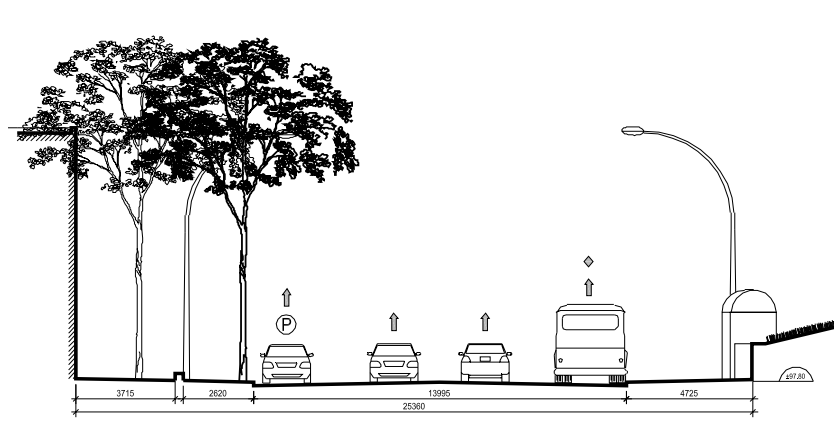


Hôpital général de Montréal École du Sacré-Coeur Édifice Seaforth Congrès juif canadien

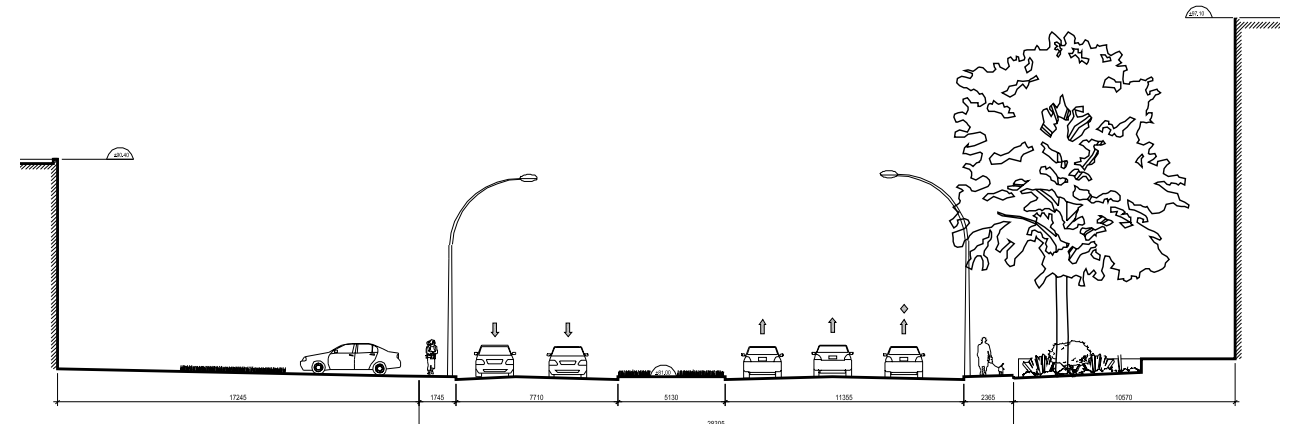
ARBRES DE RUE*	Chemin de la Côte-des-Neiges	Avenue du Dr.-Penfield
Trottoir côté est:	9	0
Terreplein central:	13	0
Trottoir côté ouest:	0	0

- LÉGENDE***
- arbre existant sur domaine public
 - jonction étroite bâtiment-rue
 - arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude
 - émergence
 - fosse sans arbre
 - nouvelle saillie - trottoir
 - entrée charretière
 - terrasse
 - zone réservée - taxi
 - accès métro
 - stationnement sur rue
 - arrêt d'autobus
 - commerce
 - vélo libre-service
 - annotation spécifique
 - téléphone public

* en date de 2009



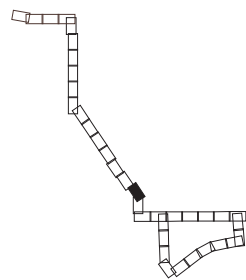
COUPE 18 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE L'ÎLOT DU DOCTEUR-PENFIELD ET L'HÔPITAL GÉNÉRAL DE MONTRÉAL



COUPE 19 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES AVENUES DU DOCTEUR-PENFIELD ET SEAFORTH



17. Le chemin de la Côte-des-Neiges de l'avenue Summerhill à l'avenue Lincoln



À l'intersection de la rue Sherbrooke Ouest, le chemin de la Côte-des-Neiges devient la rue Guy.

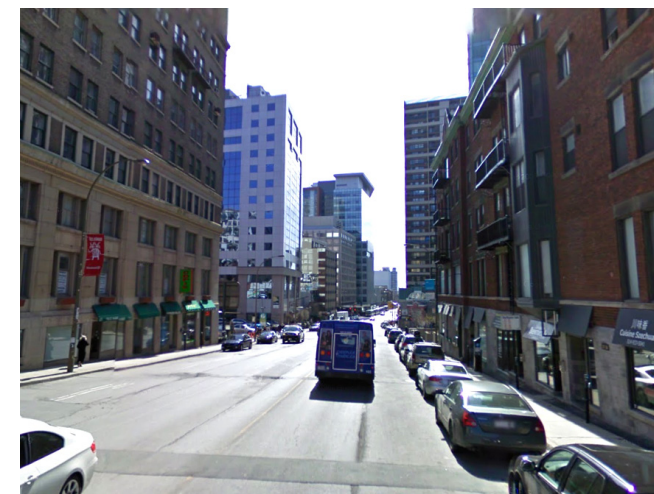
La rue Sherbrooke Ouest est un symbole historique qui crée un lien important d'est en ouest. On y perçoit le musée des beaux-arts de Montréal, de nombreuses galeries d'arts, des institutions financières, ainsi que des commerces spécialisés.

Générateurs de déplacement

Musée des beaux-arts de Montréal
Institutionnel

Projets connexes futurs

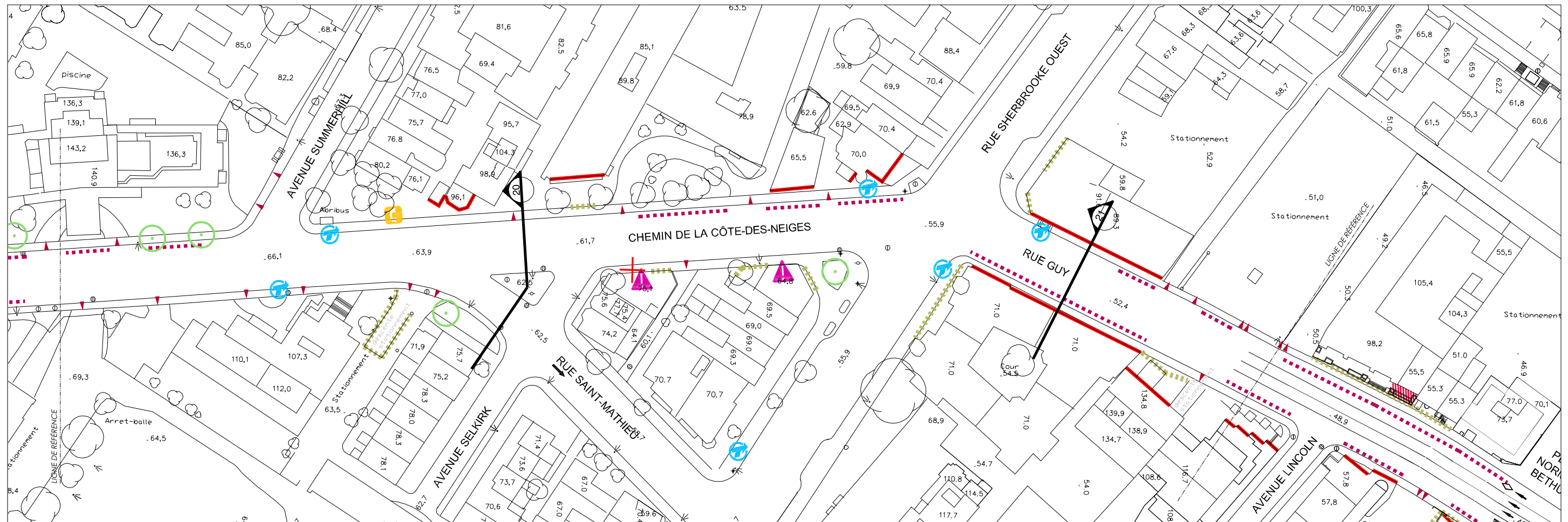
Redéveloppement du Grand Séminaire de Montréal
Résidentiel



UNE VUE DE LA RUE GUY, VERS LE SUD



UNE VUE DE LA RUE GUY, VERS LE NORD



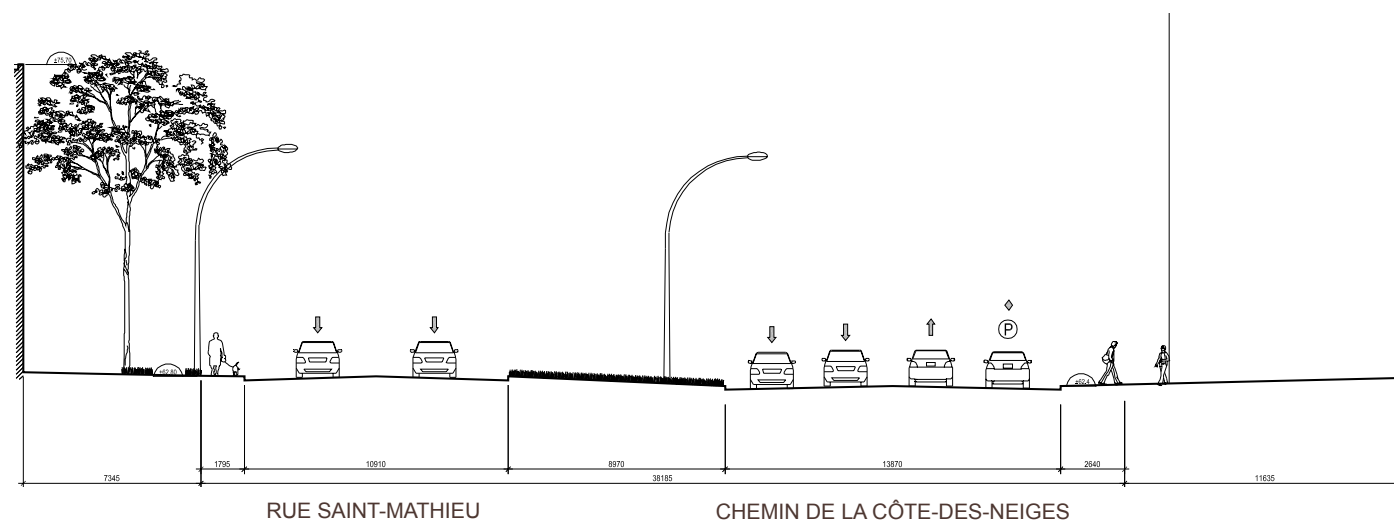
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	2
Trottoir côté ouest:	2

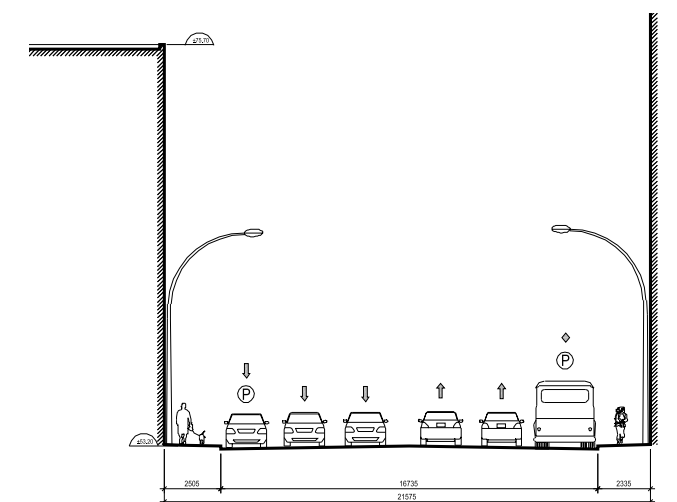
LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

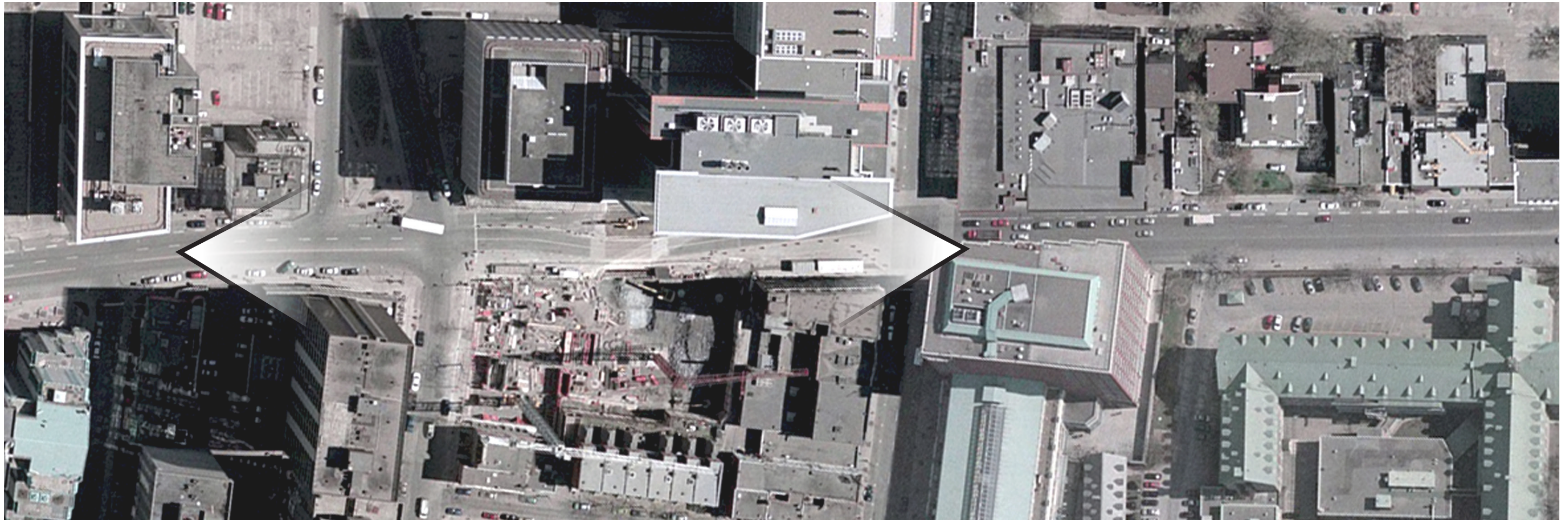
* en date de 2009



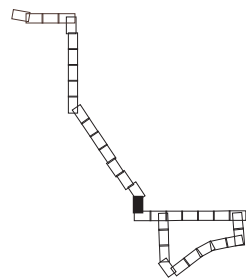
Coupe 20 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES AVENUES SUMMERHILL ET SELKIRK



Coupe 21 LA RUE GUY
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LA RUE SHERBROOKE OUEST ET L'AVENUE LINCOLN



18. La rue Guy de l'avenue Lincoln à la rue Sainte-Catherine Ouest



Le caractère commercial de la rue Sainte-Catherine Ouest, la présence du centre commercial du faubourg Sainte-Catherine, et la proximité de l'Université Concordia et de la station de métro Guy-Concordia engendre une circulation piétonne importante. Cette rue attire les visiteurs autant le jour que la nuit grâce à ses activités diversifiées.

On remarque à l'intersection du boulevard De Maisonneuve, la place Norman Bethune ainsi que la nouvelle piste cyclable Claire-Morissette, qui longe le boulevard.

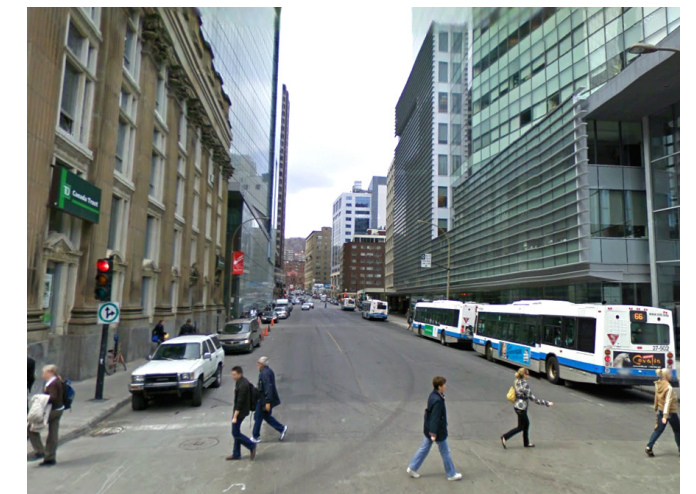
Générateurs de déplacement

Station de métro
Guy-Concordia
Transport

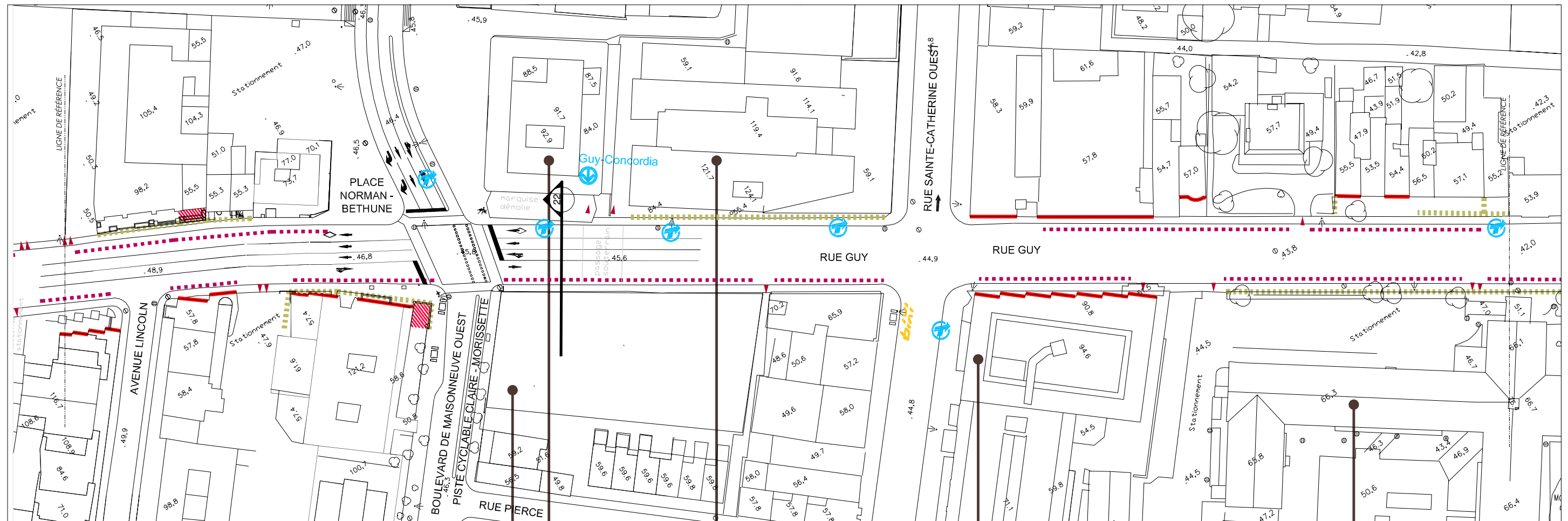
Université Concordia
Institutionnel



UNE VUE DE LA RUE GUY, VERS LE SUD



UNE VUE DE LA RUE GUY, VERS LE NORD



ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	0
Trottoir côté ouest:	0

Université Concordia
John Molson
School of Business

Université Concordia
Édifice GM

Université Concordia
Engineering, Computer Science and
Visual Arts Integrated Complex

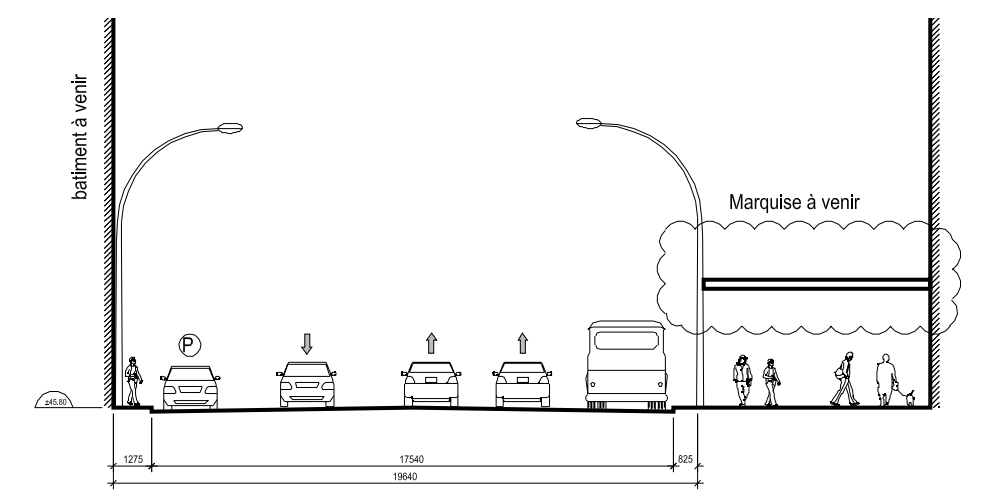
Université Concordia
Tour Faubourg

Maison mère des Soeurs Grises
de Montréal

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

* en date de 2009



COUPE 22 LA RUE GUY
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LE BOULEVARD DE MAISONNEUVE OUEST ET LA RUE SAINTE-CATHERINE OUEST

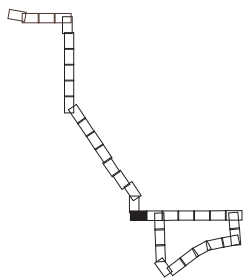


19. Le boulevard René-Lévesque Ouest de la rue Guy à la rue Crescent

Le boulevard René-Lévesque est un axe routier est-ouest important. Le déplacement est à double sens et les voies de circulation sont séparées par un terre-plein central.

Dans ce tronçon, des grands terrains vacants sont utilisés présentement comme terrains de stationnement.

Les rues Crescent et Bishop, artères commerciales nord-sud, traversent le centre-ville et relient le boulevard René-Lévesque Ouest à la rue Sherbrooke Ouest.



Générateurs de déplacement

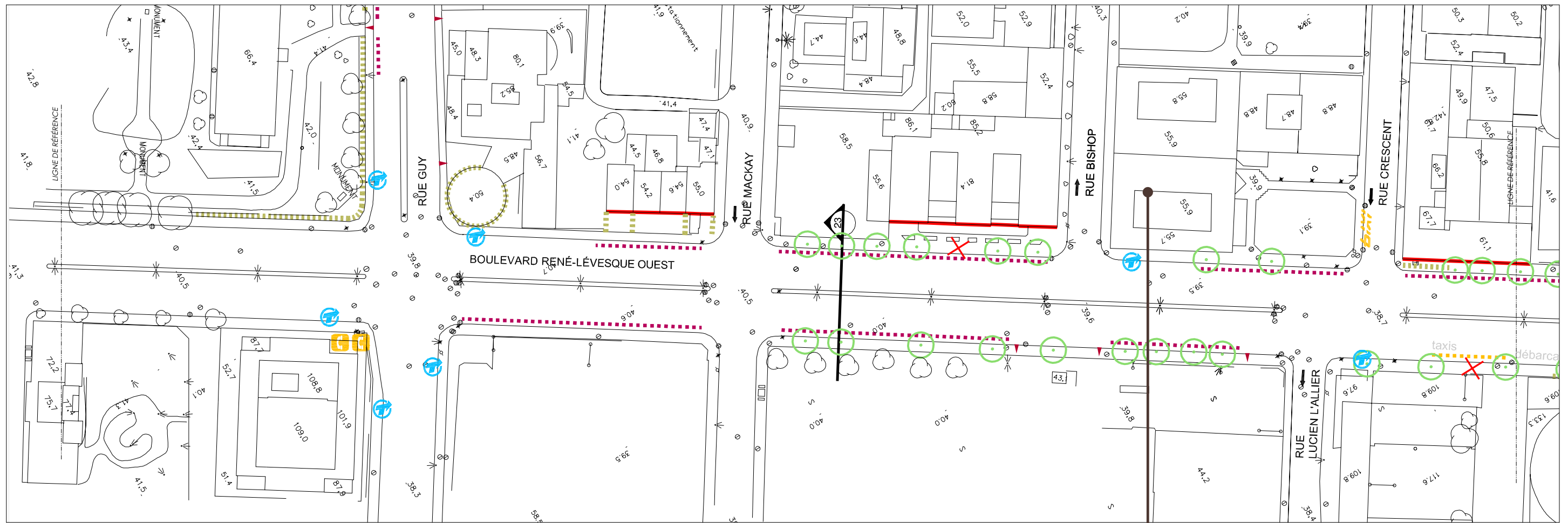
Station de métro
et gare Lucien L'Allier
Transport



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'OUEST



Université Concordia
Arts Visuels

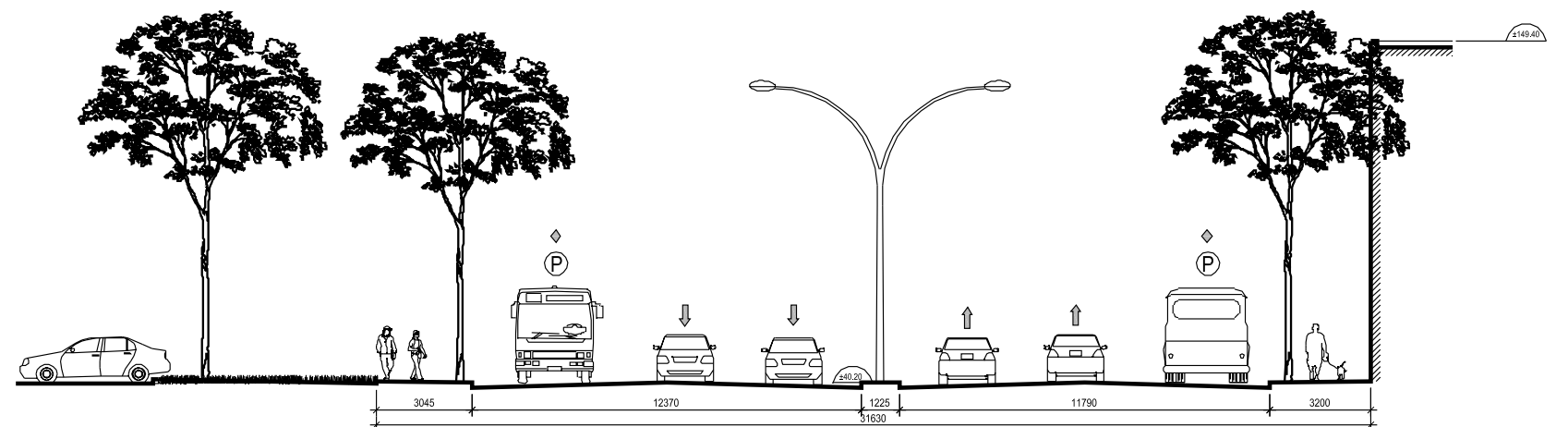
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	10
Terreplein central:	0
Trottoir côté sud:	12

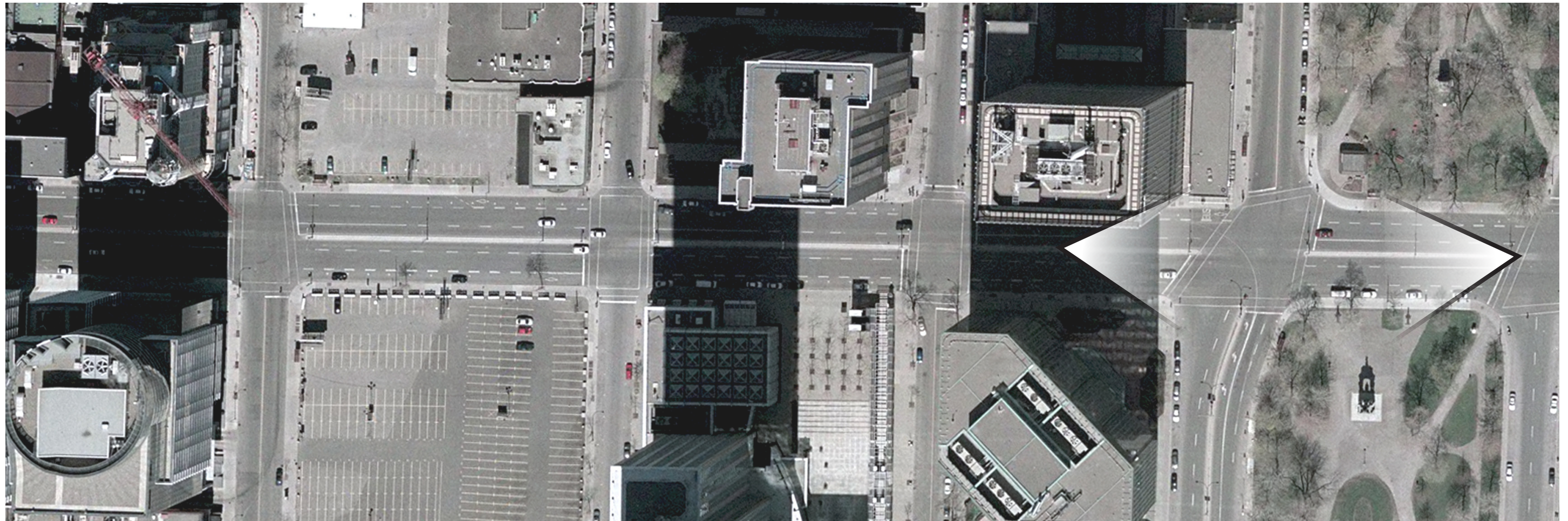
LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

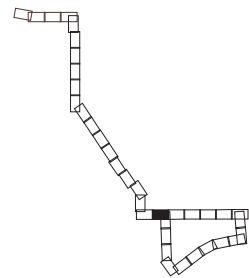
* en date de 2009



COUPE 23 LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES MACKAY ET BISHOP



20. Le boulevard René-Lévesque Ouest de la rue de la Montagne à la rue Peel



Dans ce secteur, on retrouve les bâtiments les plus hauts de Montréal. On remarque aussi les rues Peel et de la Montagne, artères commerciales parsemées de tours de bureaux, assurant une liaison vers le versant sud du mont Royal.

Le square Dorchester au nord du boulevard René-Lévesque Ouest et la place du Canada, sa continuation au sud, sont des parcs urbains de grande importance historique.

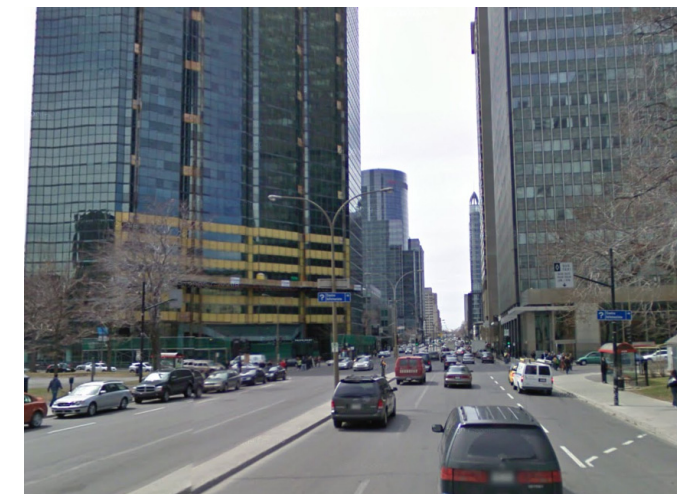
La présence de plusieurs terrains de stationnement souligne le potentiel de développement du secteur.

Générateurs de déplacement

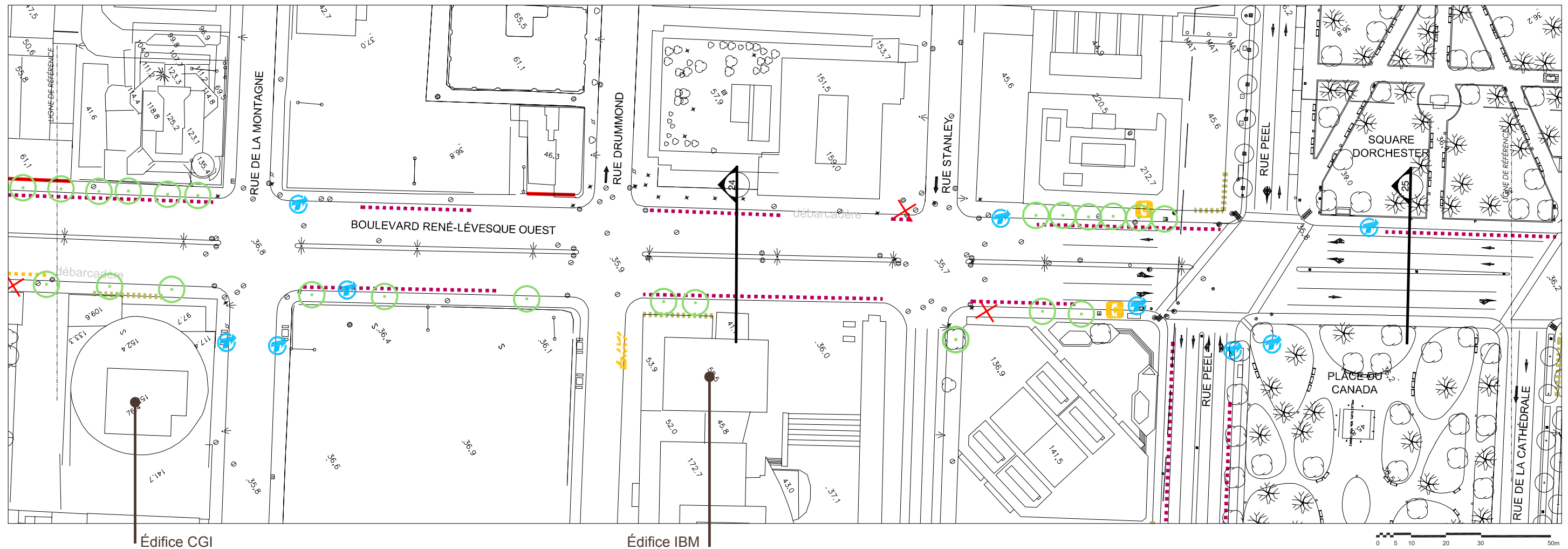
- Édifices CGI et IBM
Bureaux
- Centre Bell
Commercial
- Square Dorchester et
Place du Canada
Aménagement
- Station de métro Peel
Transport
- Station de métro Bonaventure
Transport



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'OUEST



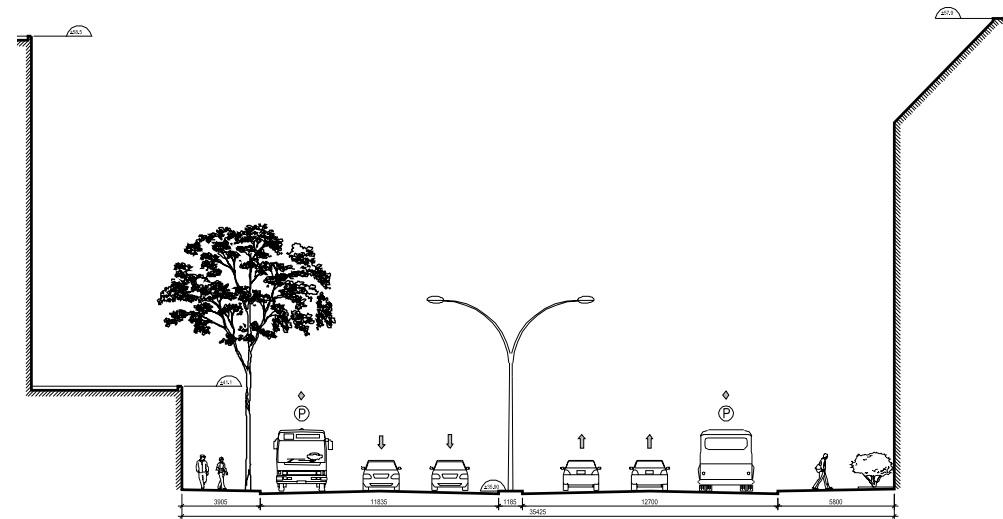
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	10
Terreplein central:	0
Trottoir côté sud:	9

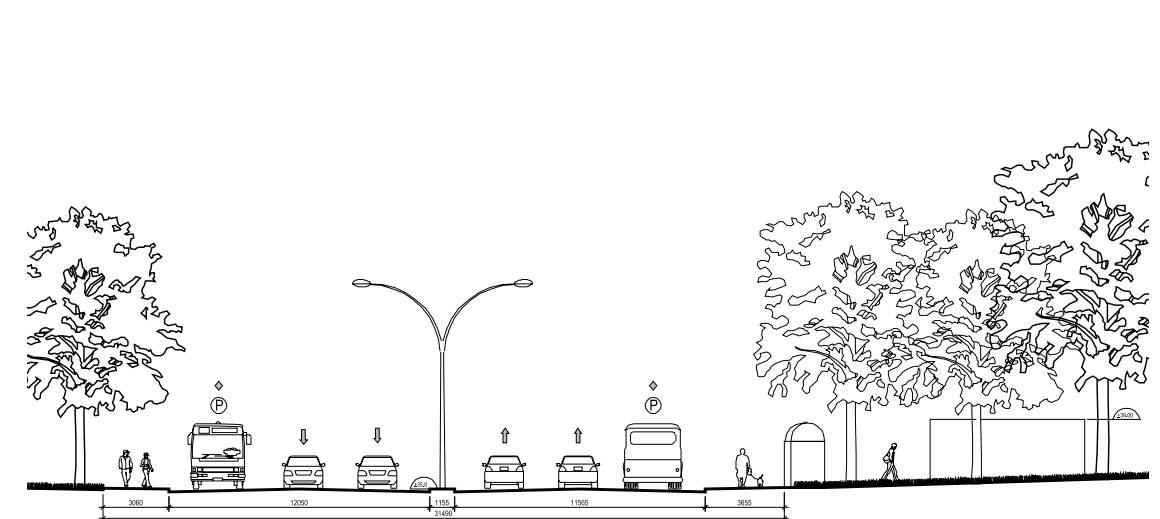
LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

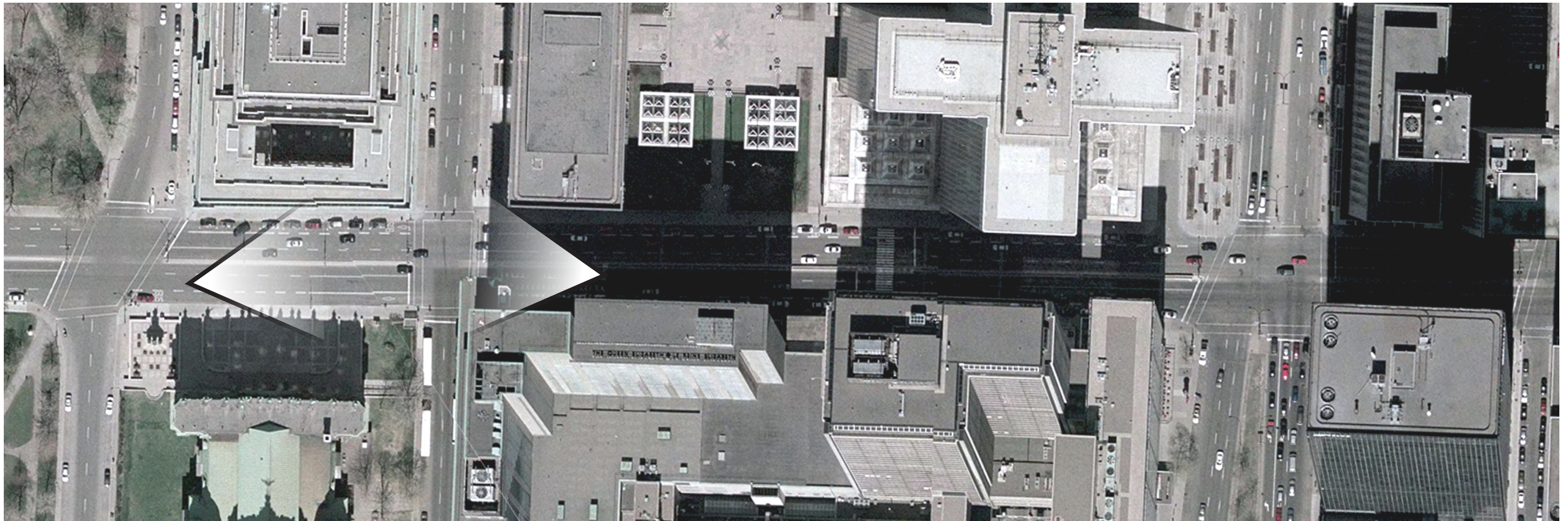
* en date de 2009



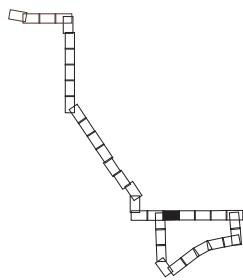
COUPE 24 LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES DRUMMOND ET STANLEY



COUPE 25 LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES PEEL ET DE LA CATHÉDRALE



21. Le boulevard René-Lévesque Ouest de la rue de Metcalfe à la rue University

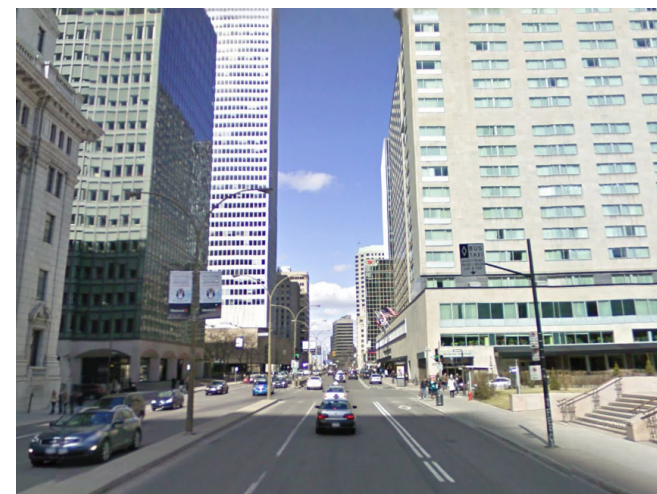


De nombreux bâtiments notables, dont la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde, sont situés sur ce tronçon. Certains, tel que la Place Ville-Marie, agissent comme pôles générateurs de déplacements. De plus, la proximité de la gare centrale, de l'Université McGill, et des accès au réseau souterrain avec ses galeries marchandes engendre des circulations piétonnes importantes. On remarque aussi que plusieurs rues à caractère commercial croisent le boulevard et accentuent d'avantage ce rayonnement de piétons.

C'est un tronçon à forte contrainte, notamment à cause de l'étroitesse de l'emprise, la présence du viaduc (dalle) de la gare centrale et le recul variable des façades.

Générateurs de déplacement

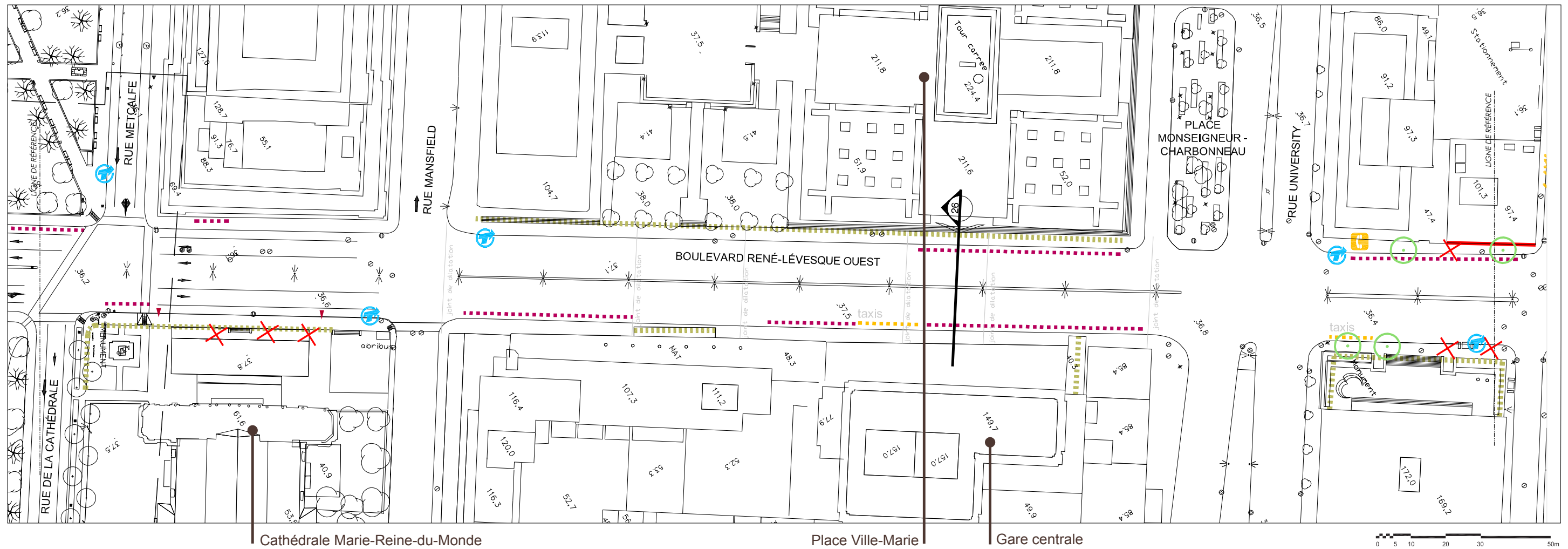
- Place Ville-Marie
Bureaux et commercial
- Place Montréal Trust
Bureaux et commercial
- Centre Eaton
Commercial
- Université McGill
Institutionnel
- Gare centrale
Transport
- Station de métro McGill
Transport



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'OUEST



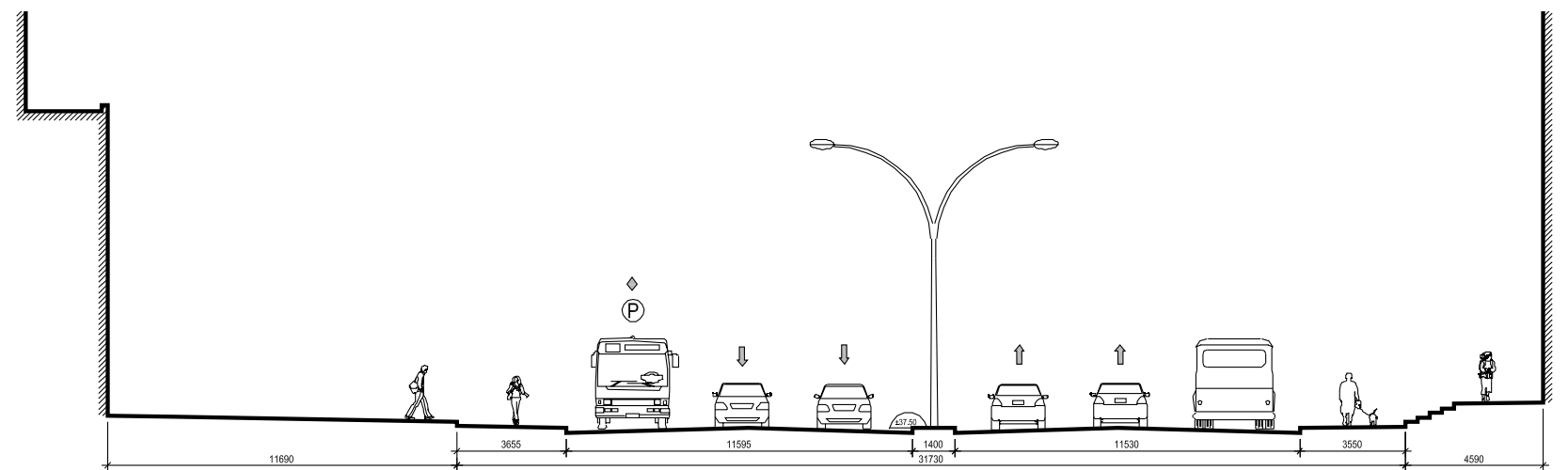
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	1
Terreplein central:	0
Trottoir côté sud:	2

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		urgence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

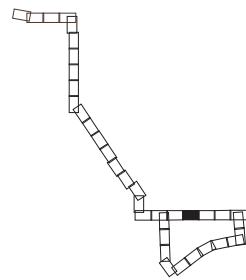
* en date de 2009



COUPE 26 LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES MANSFIELD ET UNIVERSITY



22. Le boulevard René-Lévesque Ouest de l'avenue Union à la rue De Bleury



Ce tronçon est ponctué de symboles religieux importants, notamment la Basilique Saint-Patrick, connue pour ses liens historiques à la communauté irlandaise, et l'église du Gesù, lieu de culte et centre d'exposition et de spectacle. De plus, l'église Saint-James et la Cathédrale Christ Church sont situées à proximité sur la rue Sainte-Catherine Ouest.

La place du Frère-André accueille un monument conçu par Émile Brunet, commémorant ce saint québécois récemment canonisé.

À cette hauteur, l'emprise publique s'élargit et le nombre de voies dans chaque direction passe de trois à quatre.

Générateurs de déplacement

Promenades cathédrale
Commercial

Quartier International
*Bureaux, commercial
et aménagement*

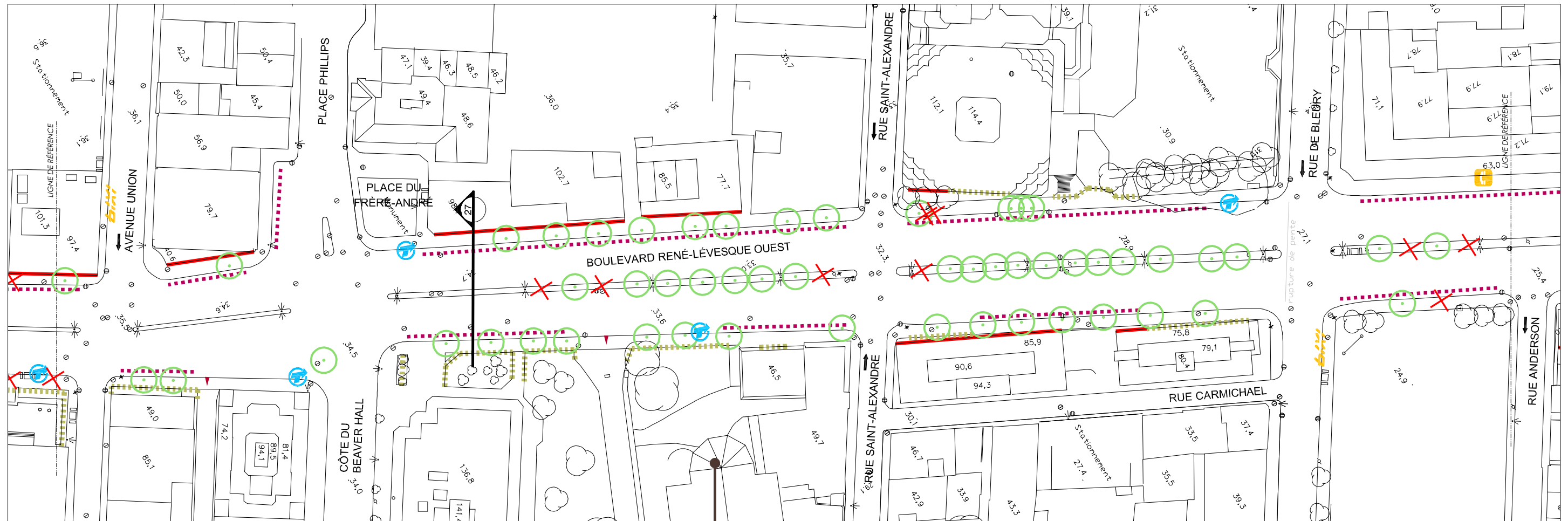
Station de métro
Square-Victoria
Transport



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'OUEST



Basilique Saint-Patrick

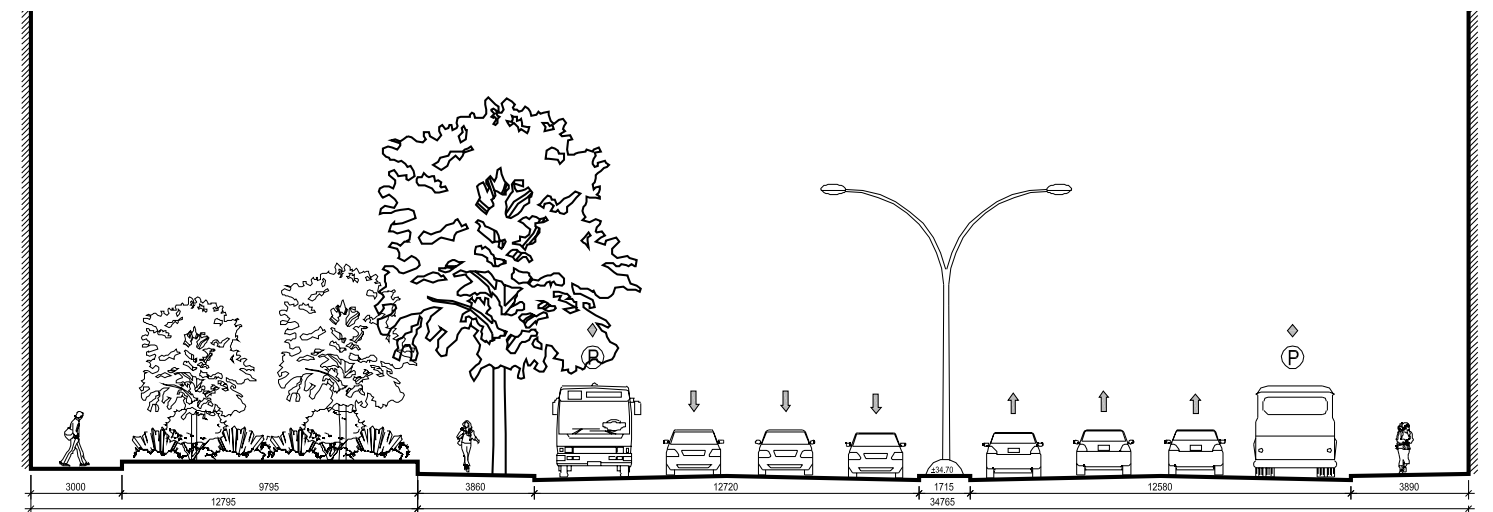
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	14
Terreplein central:	20
Trottoir côté sud:	18

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

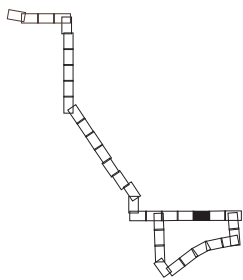
* en date de 2009



Coupe 27 LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LA CÔTE DU BEAVER HALL ET LA RUE SAINT-ALEXANDRE



23. Le boulevard René-Lévesque Ouest de la rue Jeanne-Mance au boulevard Saint-Laurent



À partir de la rue Jeanne-Mance, on note une importante circulation piétonne en direction du quartier des spectacles.

Ce tronçon est traversé par la rue Saint-Urbain et le boulevard Saint-Laurent qui marquent, de manière significative, l'histoire et la géographie de Montréal.

On retrouve aussi le quartier chinois au sud du boulevard.

Générateurs de déplacement

UQÀM
Institutionnel

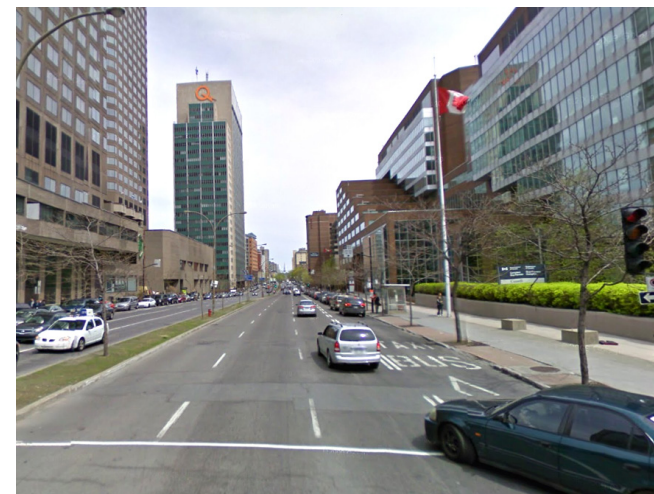
Quartier des Spectacles
Institutionnel, commercial, bureaux et aménagement

Quartier chinois
Commercial et résidentiel

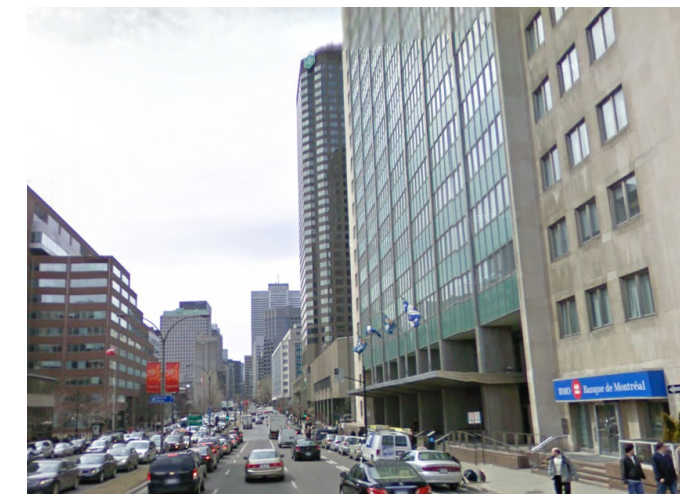
Palais des congrès
Institutionnel et commercial

Station de métro Place-des-Arts
Transport

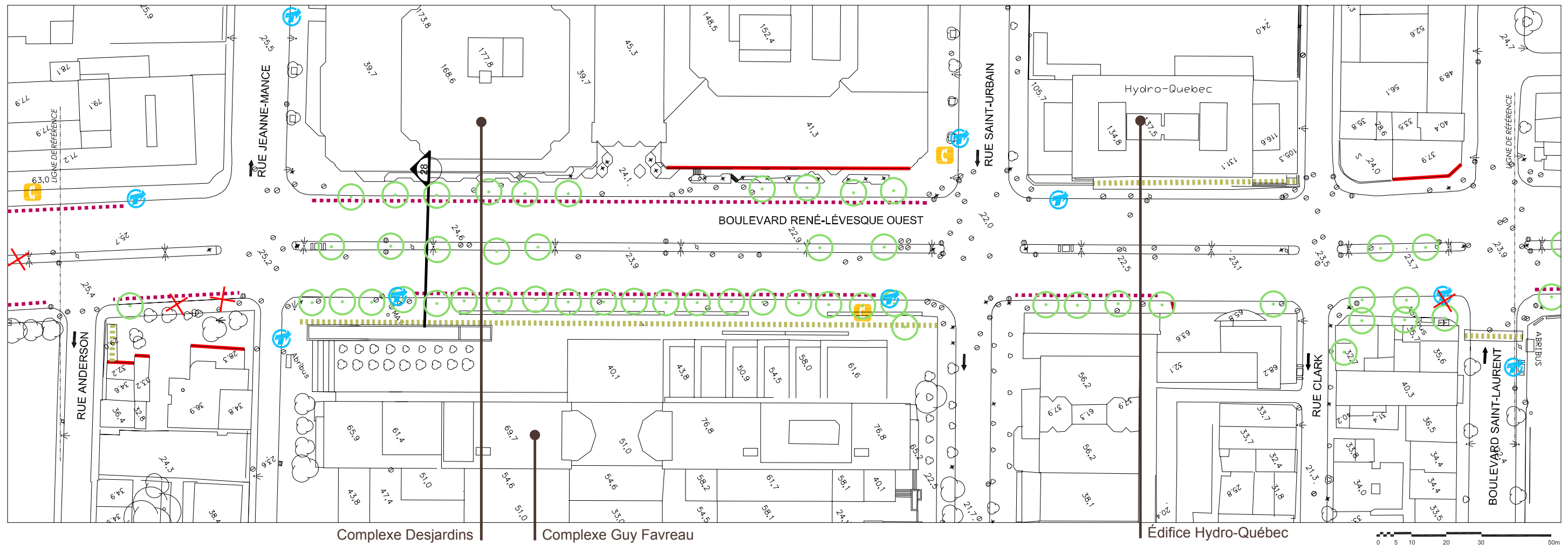
Station de métro Place-d'Armes
Transport



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST, VERS L'OUEST



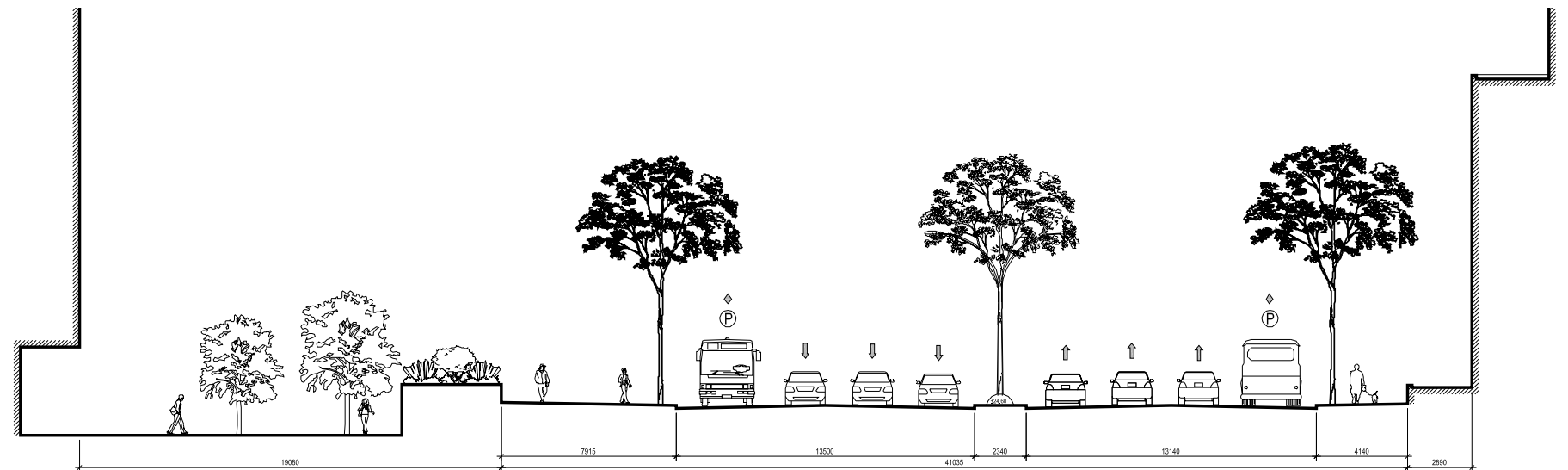
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	10
Terreplein central:	9
Trottoir côté sud:	30

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

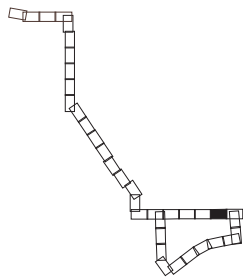
* en date de 2009



COUPE 28 LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES JEANNE-MANCE ET SAINT-URBAIN



24. Le boulevard René-Lévesque Est du boulevard Saint-Laurent à la rue Sanguinet



Ce tronçon croise le boulevard Saint-Laurent, aussi connu sous le nom de «la Main». L'activité commerciale anime cette rue, on y retrouve plusieurs restaurants, bars, cafés et commerces.

Dans ce secteur, le boulevard René-Lévesque revêt un caractère plutôt institutionnel. On y retrouve notamment la résidence Saint-Charles-Borromée, l'Hôpital Saint-Luc, ainsi que quelques bâtiments appartenant à l'UQÀM incluant les résidences et le centre sportif.

Générateurs de déplacement

- Hôpital-Saint-Luc
Institutionnel
- UQÀM
Institutionnel et résidentiel
- Station de métro Saint-Laurent
Transport
- Station de métro Champ-de-Mars
Transport

Projets connexes futurs

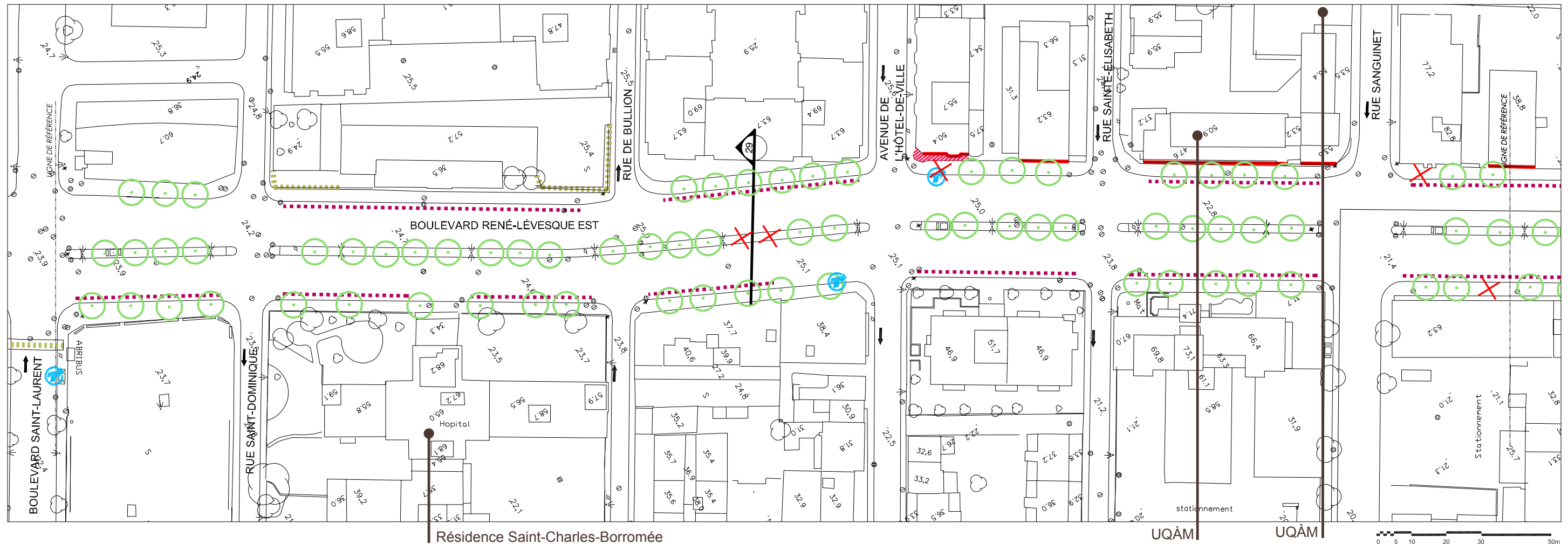
- Redéveloppement du faubourg Saint-Laurent
Commercial et résidentiel



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE EST, VERS L'EST



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE EST, VERS L'OUEST



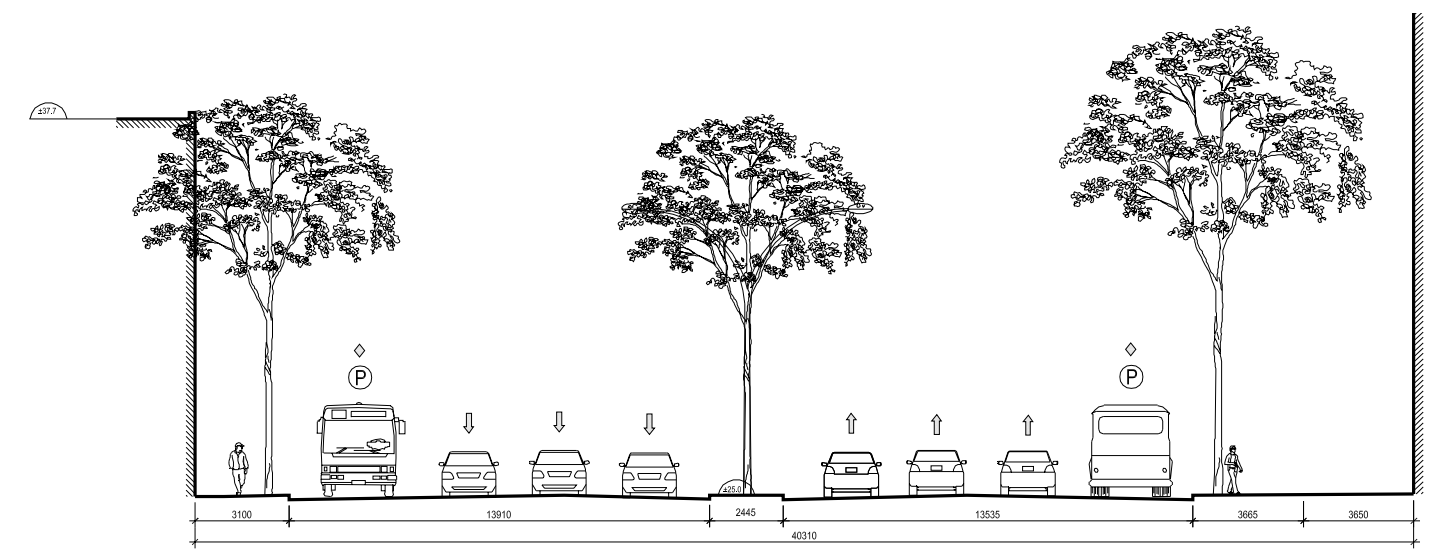
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	18
Terreplein central:	30
Trottoir côté sud:	21

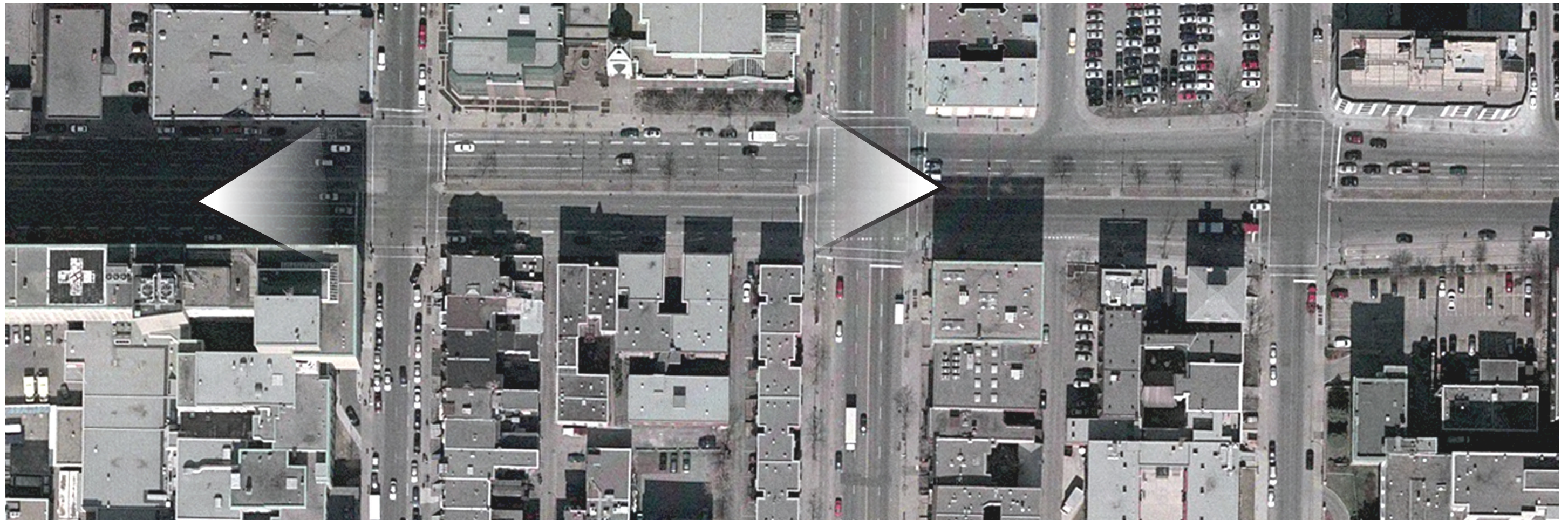
LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

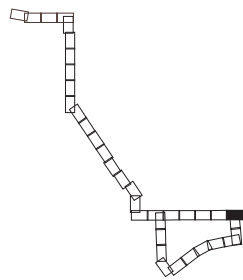
* en date de 2009



COUPE 29 LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE EST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LA RUE DE BULLION ET L'AVENUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE



25. Le boulevard René-Lévesque Est de la rue Saint-Denis à la rue Saint-Christophe



Dans ce tronçon le boulevard René-Lévesque Est maintient son caractère institutionnel. La Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), l'Hôpital Saint-Luc, l'UQÀM, ainsi que la station de métro Berri-UQÀM agissent comme générateurs de déplacement.

La rue Saint-Denis est une artère commerciale importante de Montréal. Elle est réputée pour ses cafés, terrasses, restaurants, librairies et boutiques spécialisées. Le voisinage de la rue Saint-Denis se transforme en milieu résidentiel.

Générateurs de déplacement

BAnQ
Institutionnel

Hôpital-Saint-Luc
Institutionnel

UQÀM
Institutionnel

Station de métro Berri-UQÀM
Transport

Projets connexes futurs

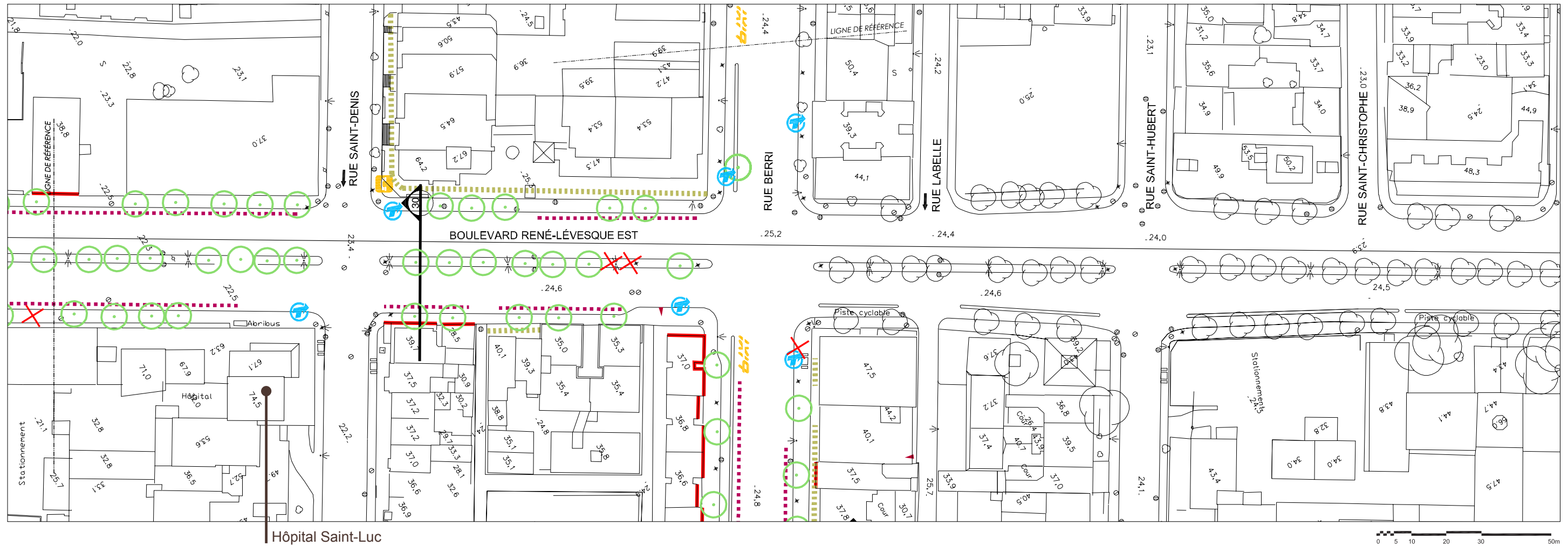
Le développement du CHUM
Institutionnel



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE EST, VERS L'EST



UNE VUE DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE EST, VERS L'OUEST



ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	10
Terreplein central:	14
Trottoir côté sud:	9

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		urgence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

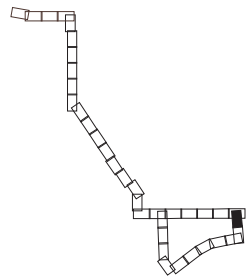
* en date de 2009



COUPE 30 LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE EST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES SAINT-DENIS ET BÉRI



26. La rue Berri
du boulevard René-Lévesque Est à la rue Saint-Antoine Est



Une piste cyclable dessert la rue Berri et la relie au Vieux-Montréal et au réseau cyclable de la métropole.

On note le square Viger de part et d'autre de la rue. À l'origine, le square était un espace vert de style champêtre. Suite à la construction de l'autoroute Ville-Marie, il a été réaménagé en square moderne et divisé en parties par les rues Saint-Denis, Berri, Saint-Hubert, et Saint-André.

Projets connexes futurs

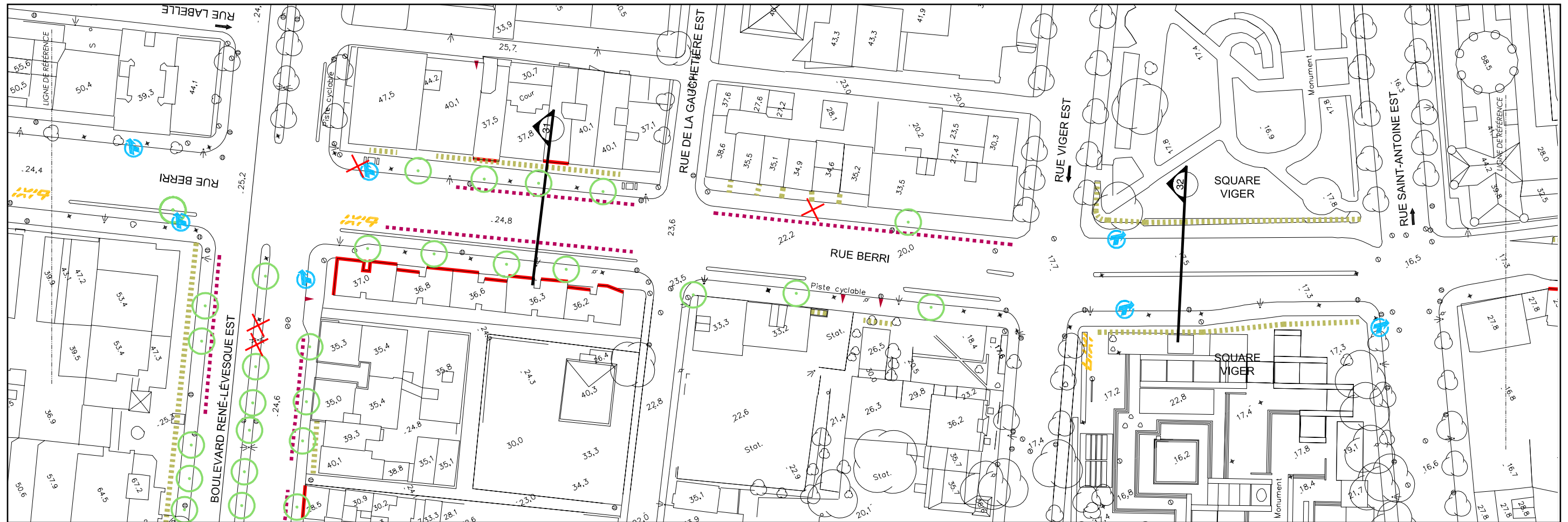
Pôle Viger
Résidentiel et commercial



UNE VUE DE LA RUE BERRI, VERS LE SUD



UNE VUE DE LA RUE BERRI, VERS LE NORD



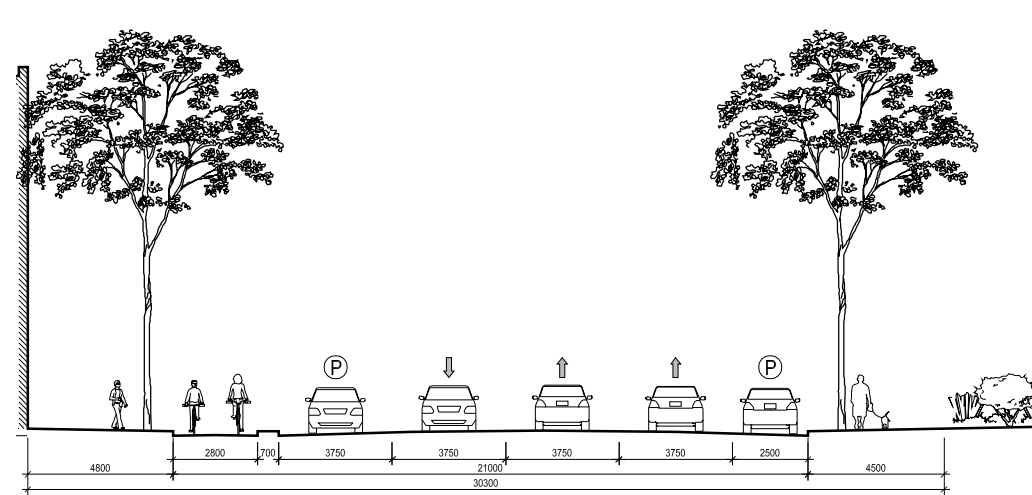
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	5
Terreplein central:	0
Trottoir côté ouest:	6

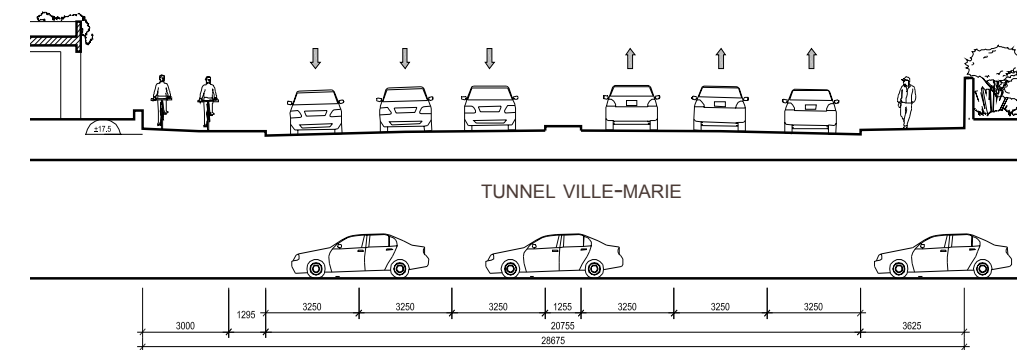
LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

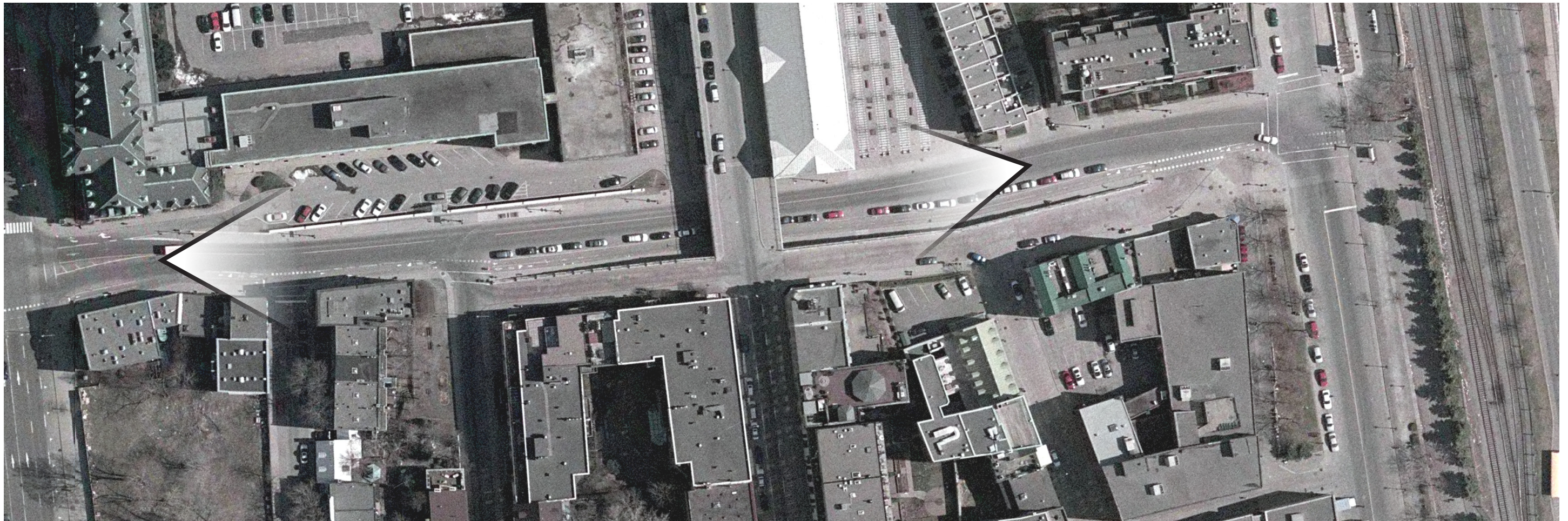
* en date de 2009



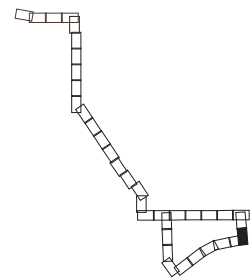
COUPE 31 LA RUE BERRI
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE EST ET LA RUE DE LA GAUCHETIÈRE EST



COUPE 32 LA RUE BERRI
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES VIGER EST ET SAINT-ANTOINE EST



27. La rue Berri
de la rue Saint-Louis à la rue de la Commune Est



Ce tronçon est reliée au faubourg Québec, un quartier résidentiel en pleine expansion où l'architecture contemporaine cohabite avec certains bâtiments historiques.

La rue Saint-Paul, qui aboutit sur la rue Berri, est une rue historique de Montréal, car elle est une des premières rues de la ville. Cette artère patrimoniale se distingue aujourd'hui par ses activités estivales variées et ses restaurants et commerces à saveur touristique.

On note la présence de la gare-hôtel Viger, abandonnée, mais vouée à une transformation future.

Projets connexes futurs

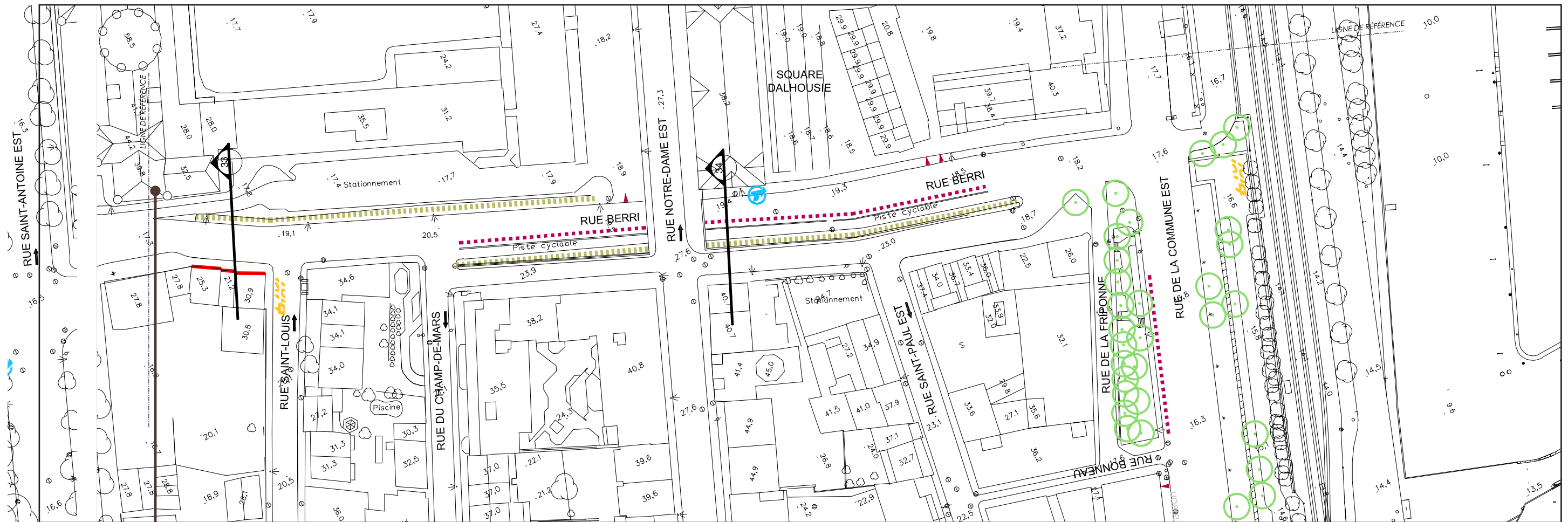
Gare-hôtel Viger
Résidentiel et commercial



UNE VUE DE LA RUE BERRI , VERS LE SUD



UNE VUE DE LA RUE BERRI , VERS LE NORD



Gare-hôtel Viger



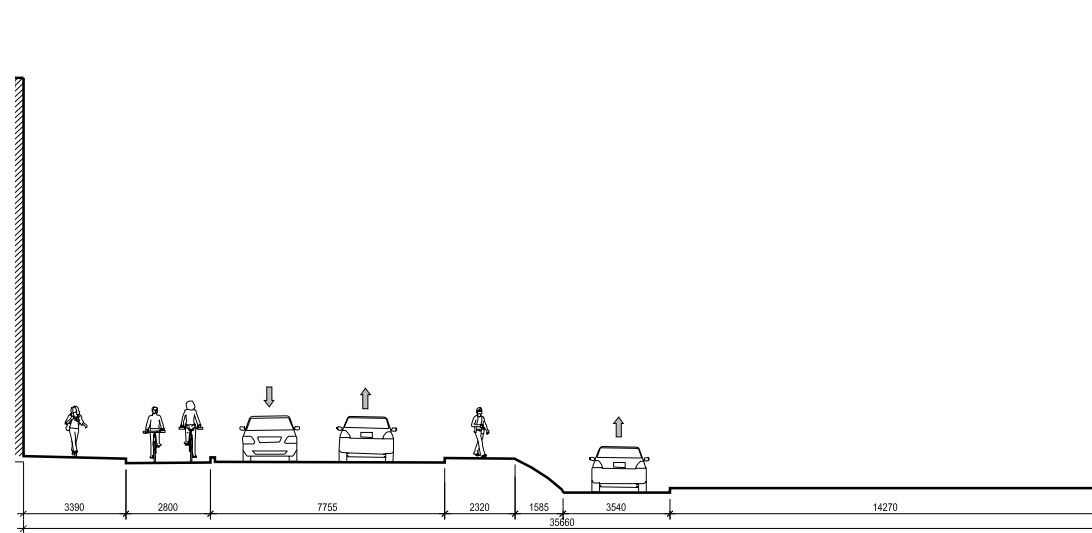
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	0
Trottoir côté ouest:	1

LÉGENDE*

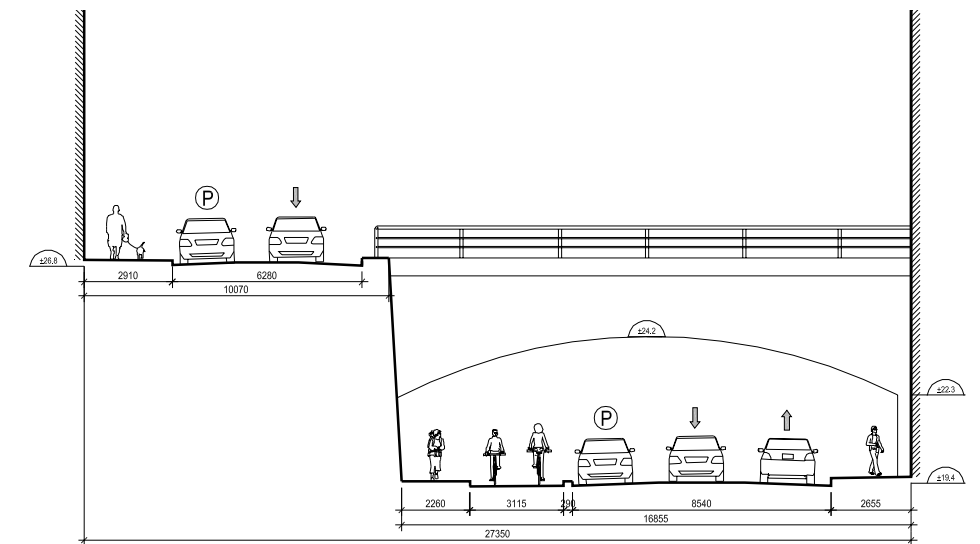
	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

* en date de 2009



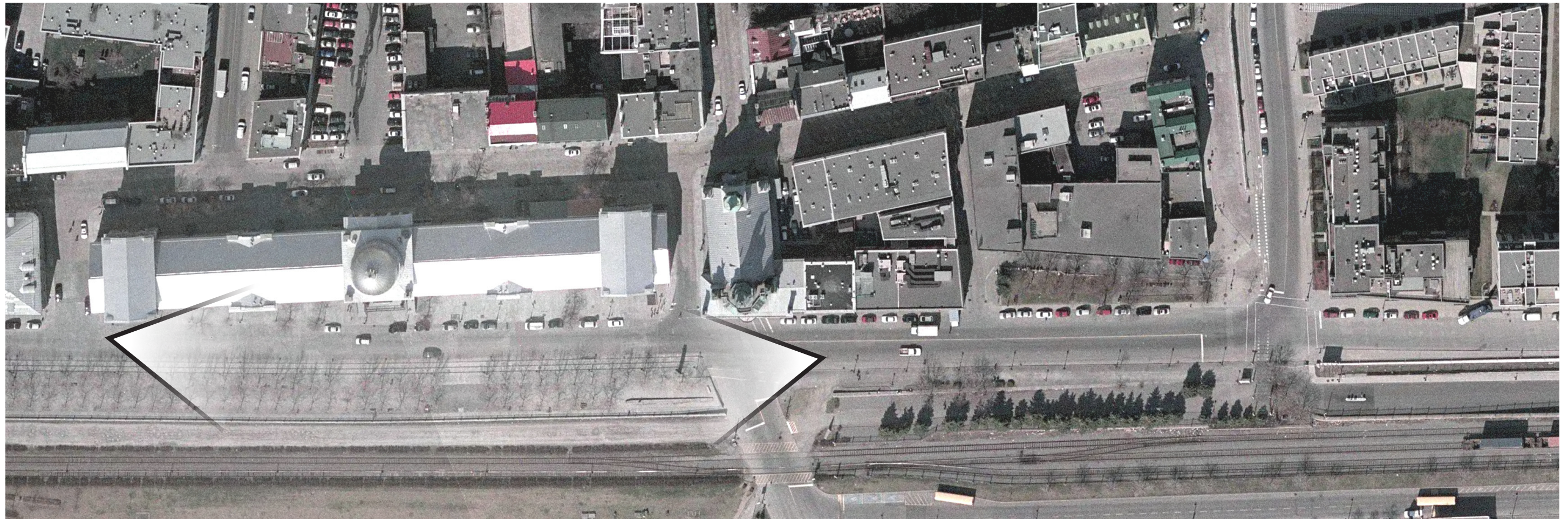
COUPE 33 LA RUE BERRI

LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES SAINT-ANTOINE EST ET SAINT-LOUIS

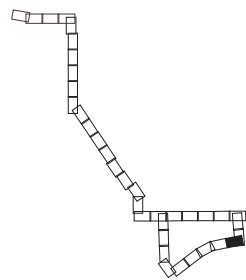


COUPE 34 LA RUE BERRI

LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES NOTRE-DAME EST ET SAINT-PAUL EST



28. La rue de la Commune Est de la rue Berri à la rue du Marché Bonsecours



Depuis ce tronçon, on perçoit des figures marquantes du paysage montréalais tels que le marché Bonsecours, la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours, et la tour de l'Horloge.

Plusieurs débarcadères d'autobus touristiques ont été implantés sur la rue de la Commune, puisqu'elle est très convoitée en saison estivale. La proximité du fleuve et les nombreuses activités organisées au Vieux-Port attirent les montréalais et les touristes. On note la présence de la promenade plantée, la voie ferrée du Canadien National, le quai de l'Horloge, ainsi que le port de plaisance et le Yacht Club.

Générateurs de déplacement

Quais du Vieux-Port
*Commercial, institutionnel
et aménagement*

Projets connexes futurs

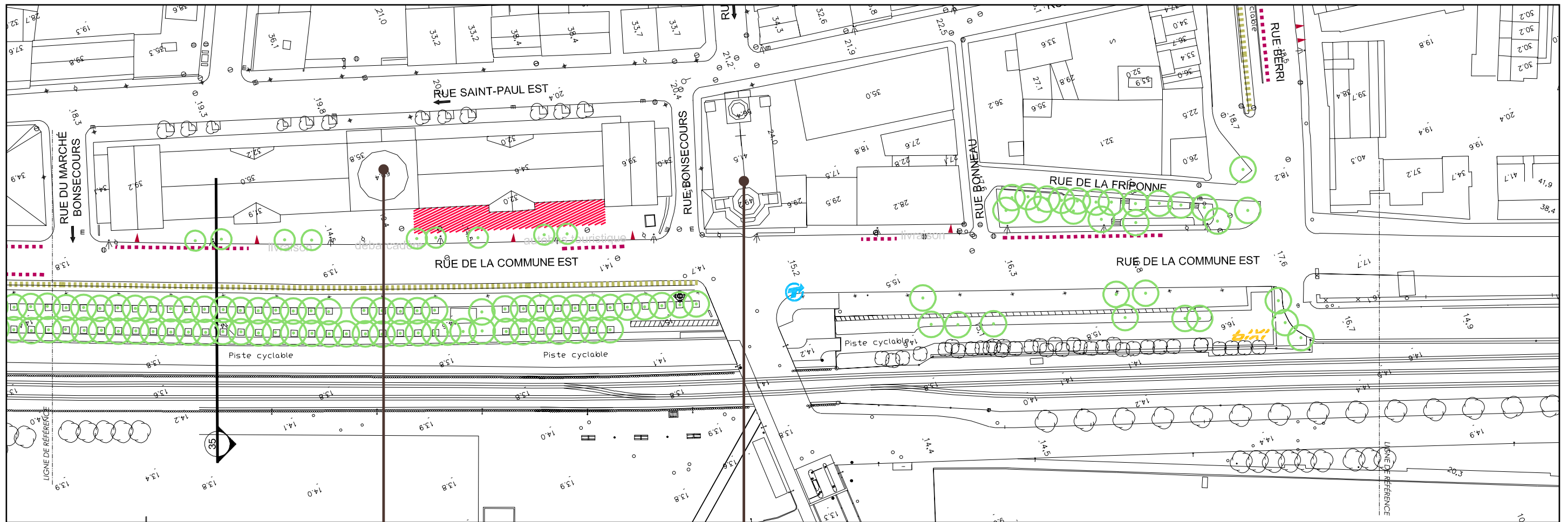
Hangar 16
Commercial



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE EST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE EST, VERS L'OUEST



Marché Bonsecours

Chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours

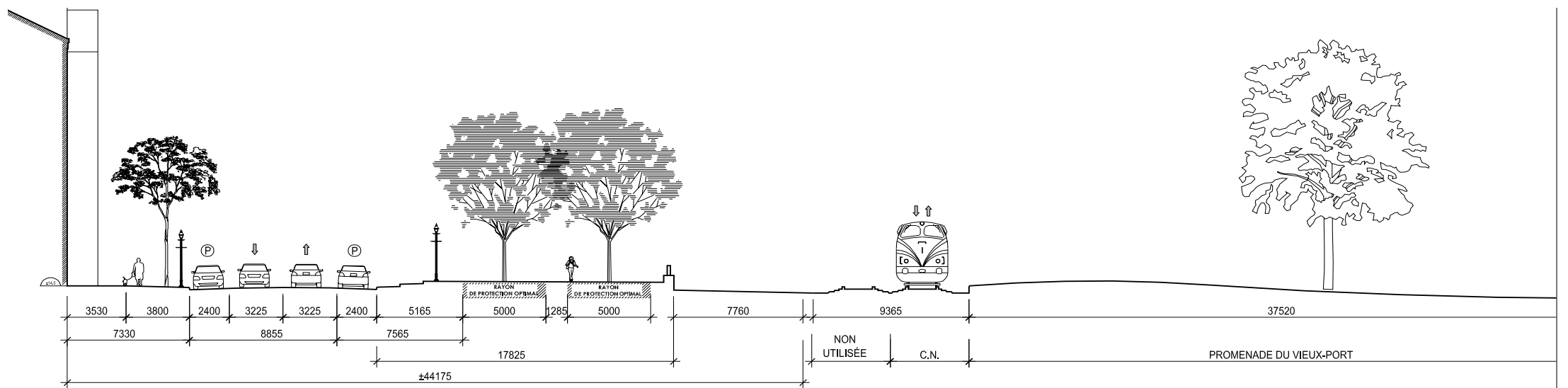
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord: 11
Trottoir côté sud: 110

LÉGENDE*

-  arbre existant sur domaine public
-  arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude
-  fosse sans arbre
-  entrée charretière
-  zone réservée - taxi
-  stationnement sur rue
-  commerce
-  annotation spécifique
-  jonction étroite bâtiment-rue
-  émergence
-  nouvelle saillie - trottoir
-  terrasse
-  accès métro
-  arrêt d'autobus
-  vélo libre-service
-  téléphone public

* en date de 2009

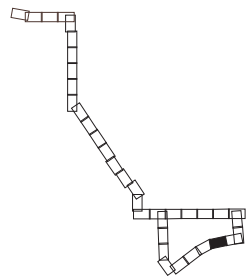


COUPE 35 LA RUE DE LA COMMUNE EST

LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES DU MARCHÉ BONSECOURS ET BONSECOURS



29. La rue de la Commune Est
de la rue du Marché Bonsecours au boulevard Saint-Laurent



Ce secteur convoité rassemble plusieurs lieux patrimoniaux qui ont marqué le développement historique de la métropole.

La place Jacques-Cartier perce les époques, accueillant les artisans, les marchands et les amuseurs publics. Son orientation accentue la vue plongeante sur le fleuve. L'accès au quai Jacques-Cartier est désaxé par rapport à la place.

Le port d'escale reçoit les plaisanciers qui peuvent s'accoster et profiter du bouillonnement d'activités. Le centre des sciences de Montréal et le cinéma IMAX, situés sur le quai King-Edward attirent un grand nombre de visiteurs.

Générateurs de déplacement

Quais King-Edward et Jacques-Cartier
Commercial, institutionnel, et aménagement

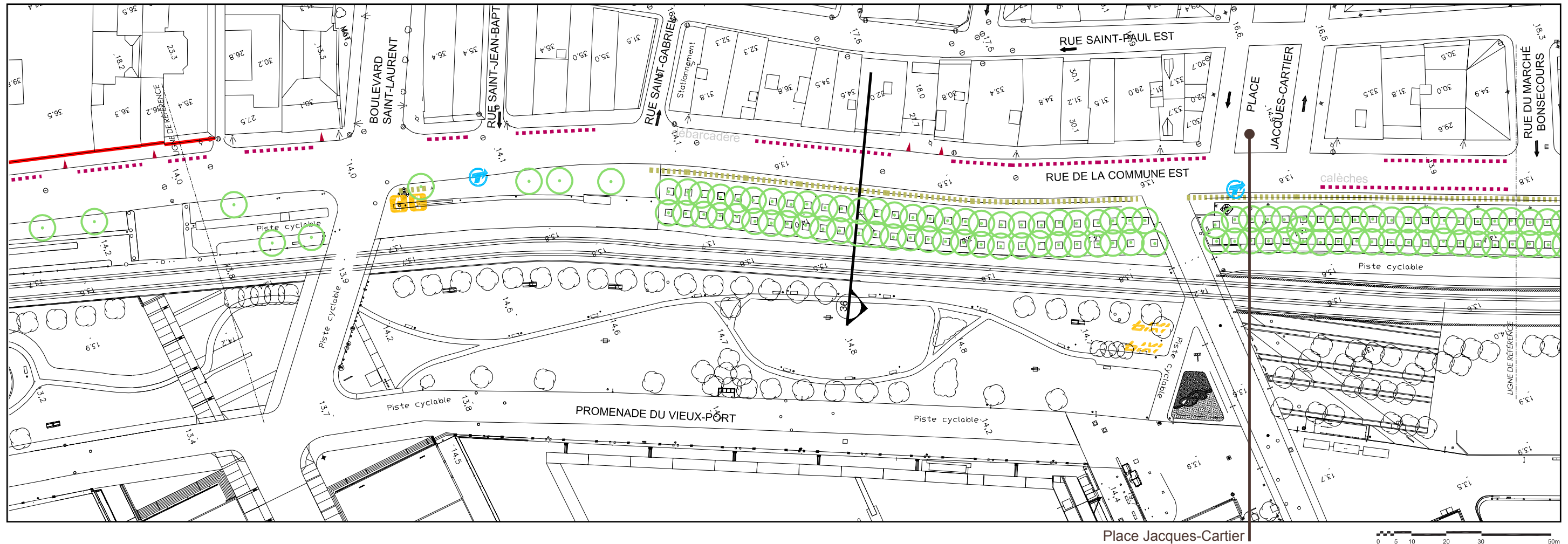
Place Jacques-Cartier
Commercial et aménagement



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE EST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE EST, VERS L'OUEST



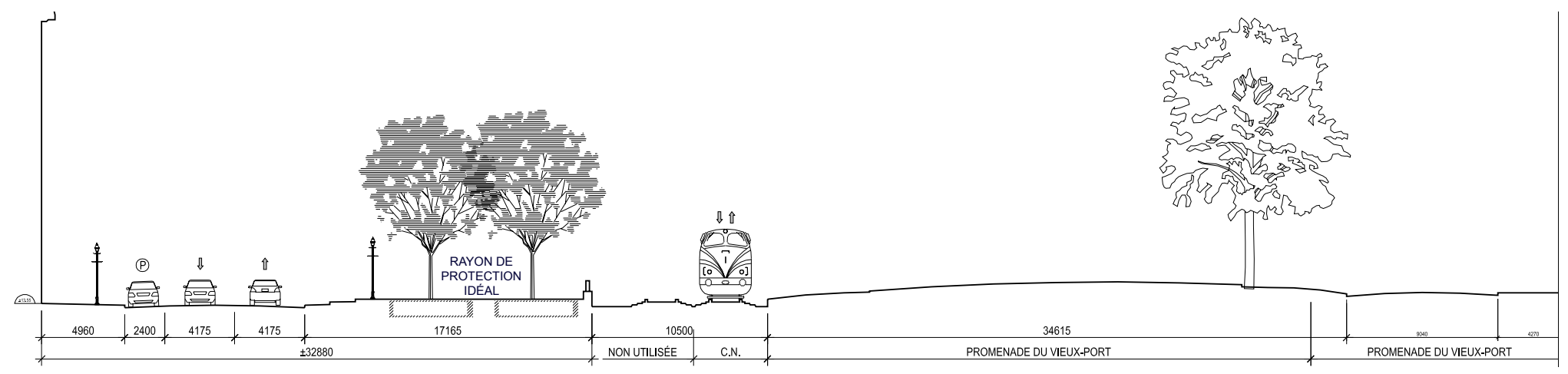
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	0
Trottoir côté sud:	99

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

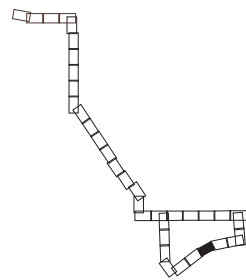
* en date de 2009



COUPE 36 LA RUE DE LA COMMUNE EST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LA RUE SAINT-GABRIEL ET LA PLACE JACQUES-CARTIER



30. La rue de la Commune Ouest de la rue Saint-Sulpice à la rue du Port



La place D'Youville, nommée à l'époque en l'honneur de Marguerite D'Youville, s'étale de la place Royale jusqu'à la rue McGill. L'espace formé par la place D'Youville, la place Royale et la Pointe-à-Callière constitue un point de repère majeur pour Montréal: ici on retrouve son lieu de fondation.

Le musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Pointe-à-Callière y est stratégiquement implanté. Ce musée donne la possibilité aux visiteurs de revivre le passé tout en se familiarisant avec l'histoire du Vieux-Montréal.

La rue Saint-Sulpice, qui débute à la rue de la Commune Ouest, mène à la place d'Armes et à la basilique Notre-Dame.

Générateurs de déplacement

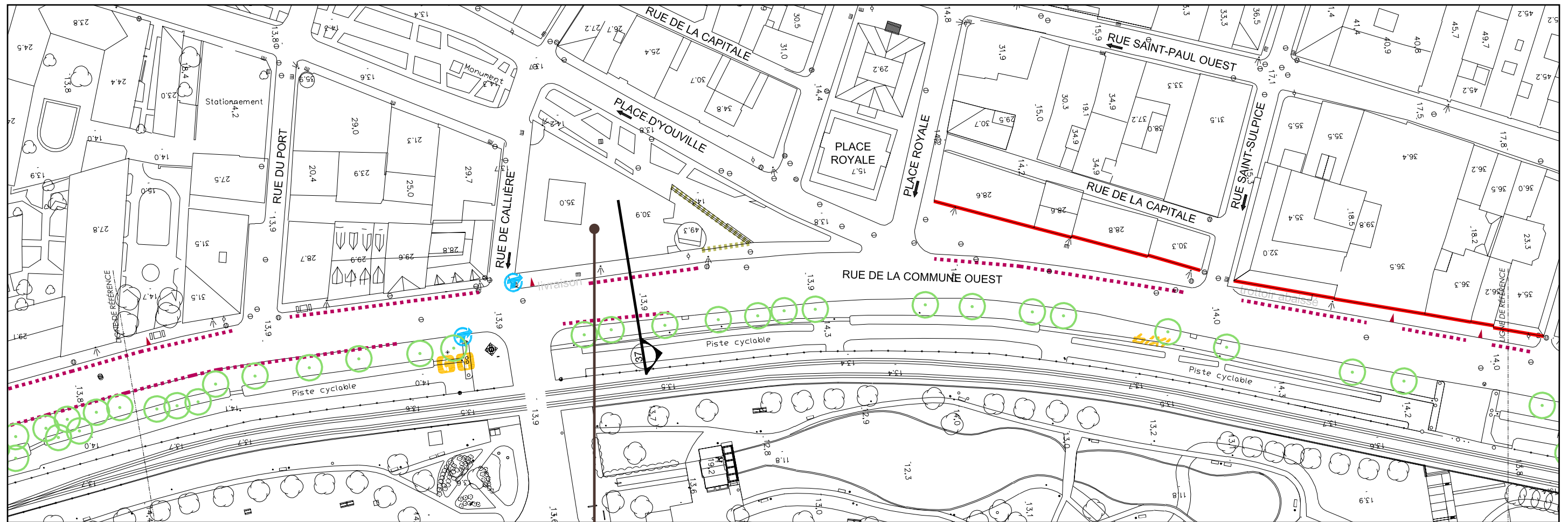
Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Pointe-à-Callière
Institutionnel



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE OUEST, VERS L'OUEST



Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Pointe-à-Callière



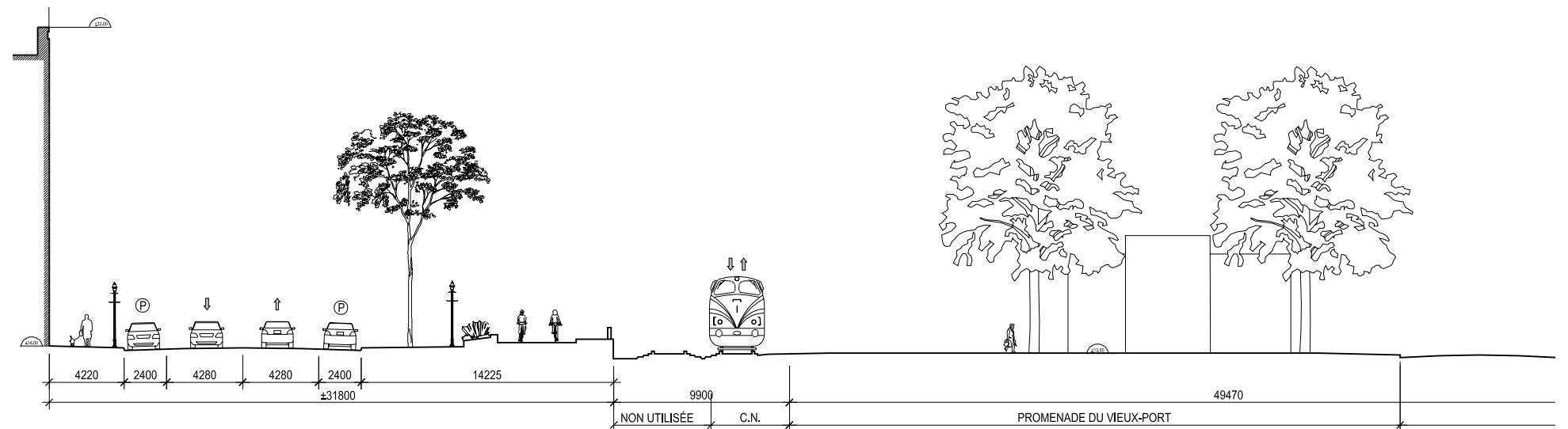
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	0
Trottoir côté sud:	24

LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | émergence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

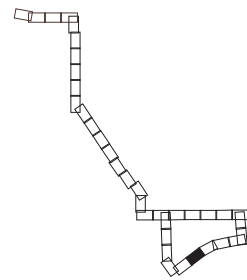
* en date de 2009



COUPE 37 LA RUE DE LA COMMUNE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LA RUE DE CALLIÈRE ET LA PLACE D'YOUVILLE



31. La rue de la Commune Ouest de la rue D'Youville à la rue King



L'environnement de la rue de la Commune se transforme par la présence de certains vestiges industriels qui ponctuent son paysage. La vue sur le Silo n°5 nous renvoie dans le passé industriel du secteur.

On remarque la présence de la rue McGill, élément structurant du quartier. On retrouve aussi le parc de l'Écluse, qui, avec le Café des Éclusiers et le restaurant Muvbox, est un endroit très convoité en saison estivale.

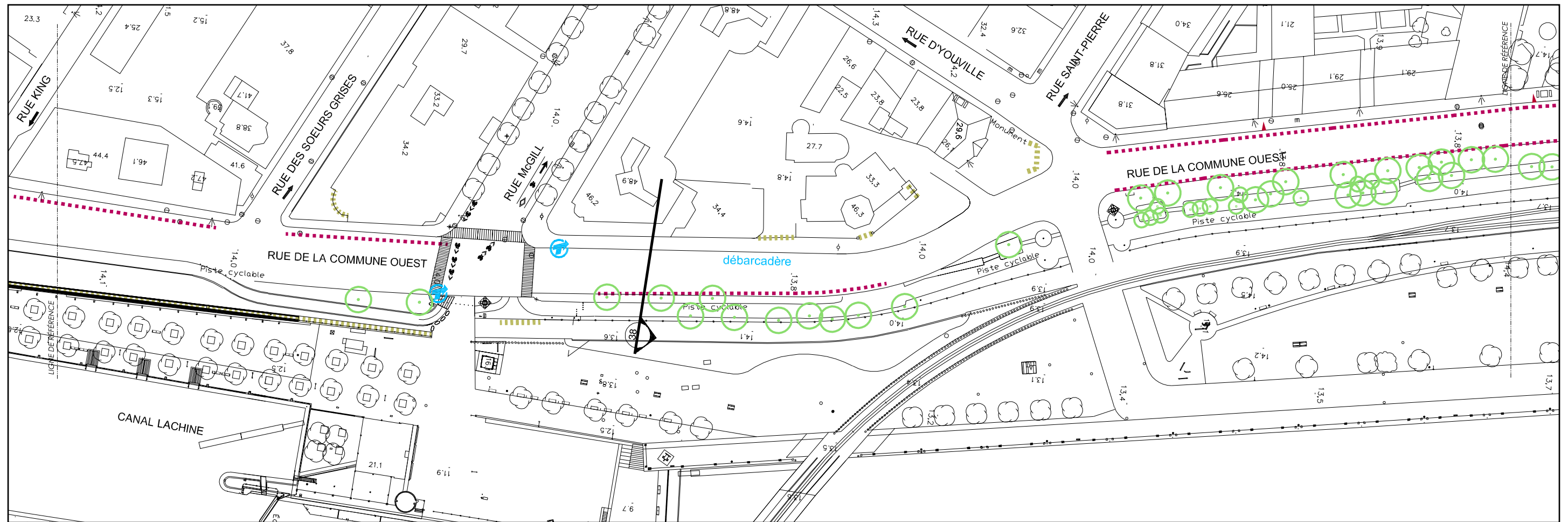
La voie ferrée de l'Administration portuaire de Montréal est toujours utilisée par le Canadien National et la piste cyclable continue à longer la promenade.



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE OUEST, VERS L'OUEST



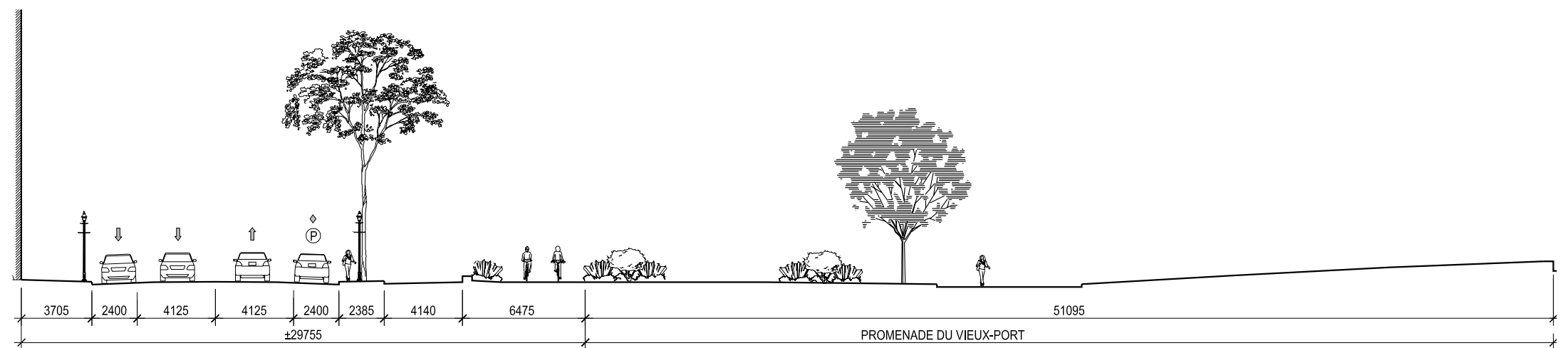
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord: 0
Trottoir côté sud: 42

LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | émergence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

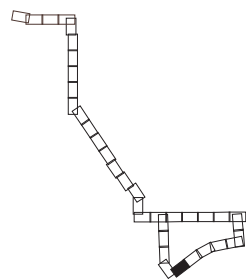
* en date de 2009



COUPE 38 LA RUE DE LA COMMUNE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES MCGILL ET D'YOUVILLE



32. La rue de la Commune Ouest de la rue King à la rue de Nazareth



Le caractère industriel reste très présent dans ce secteur. On remarque les silos de grain sur la rue Mill. Le pont Mill permet de joindre le Vieux-Port à la rue Mill, sur la rive sud du canal Lachine.

Les écluses délimitent l'emplacement du lieu historique national du canal Lachine. Un parc linéaire et la route verte (piste cyclable) sont aménagés le long du canal.

On note la rencontre de deux trames urbaines opposées. Le résultat de cette rencontre se voit très bien à l'intersection des rues de la Commune Ouest, Mill, Prince et Brennan.

Générateurs de déplacement

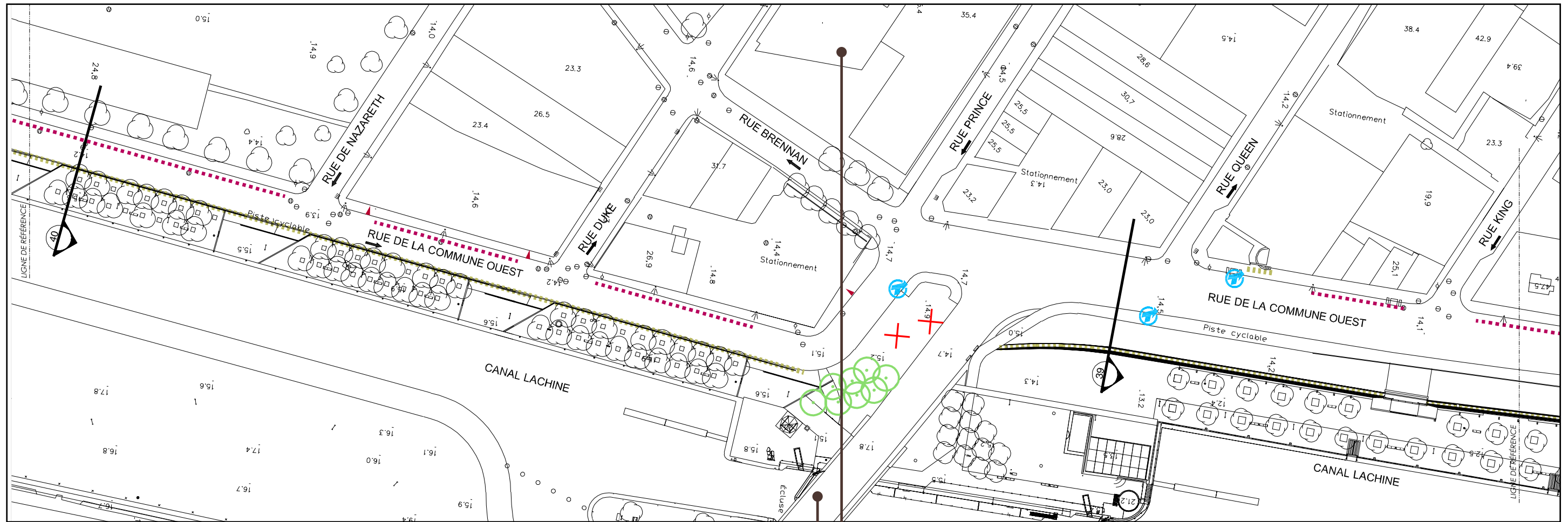
Édifice Louis-Charland
(Ville de Montréal)
Institutionnel



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE OUEST, VERS L'EST



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE OUEST, VERS L'OUEST



Pont Mill | Édifice Louis-Charland

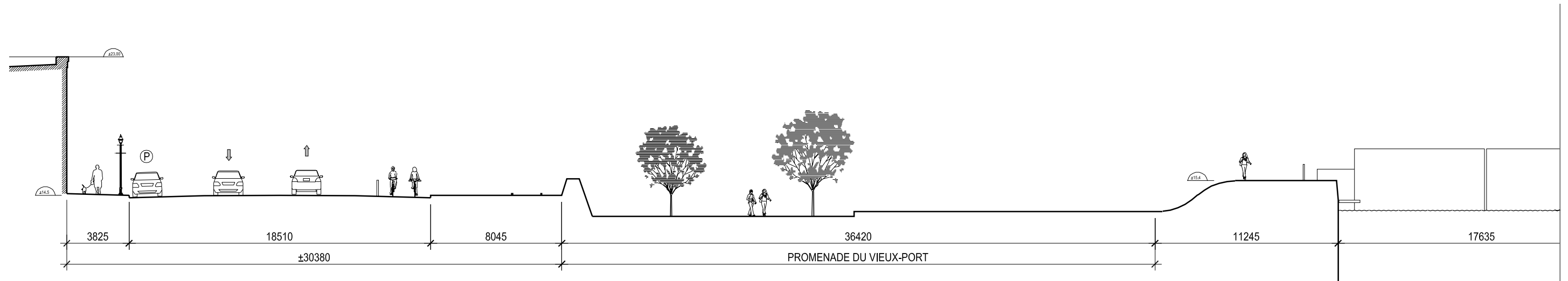
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté nord:	0
Trottoir côté sud:	8

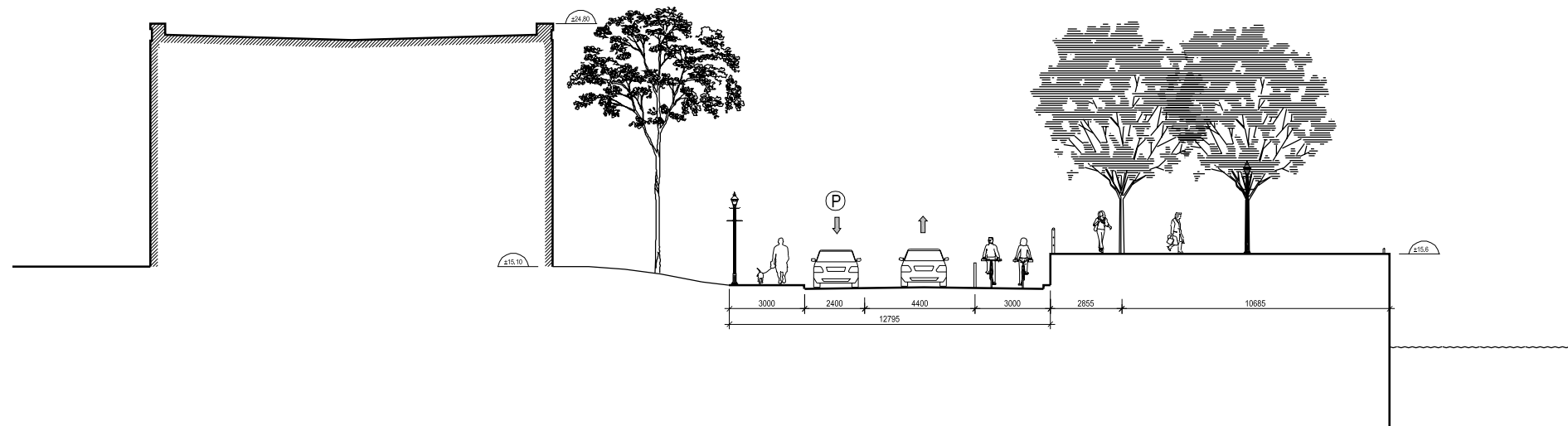
LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

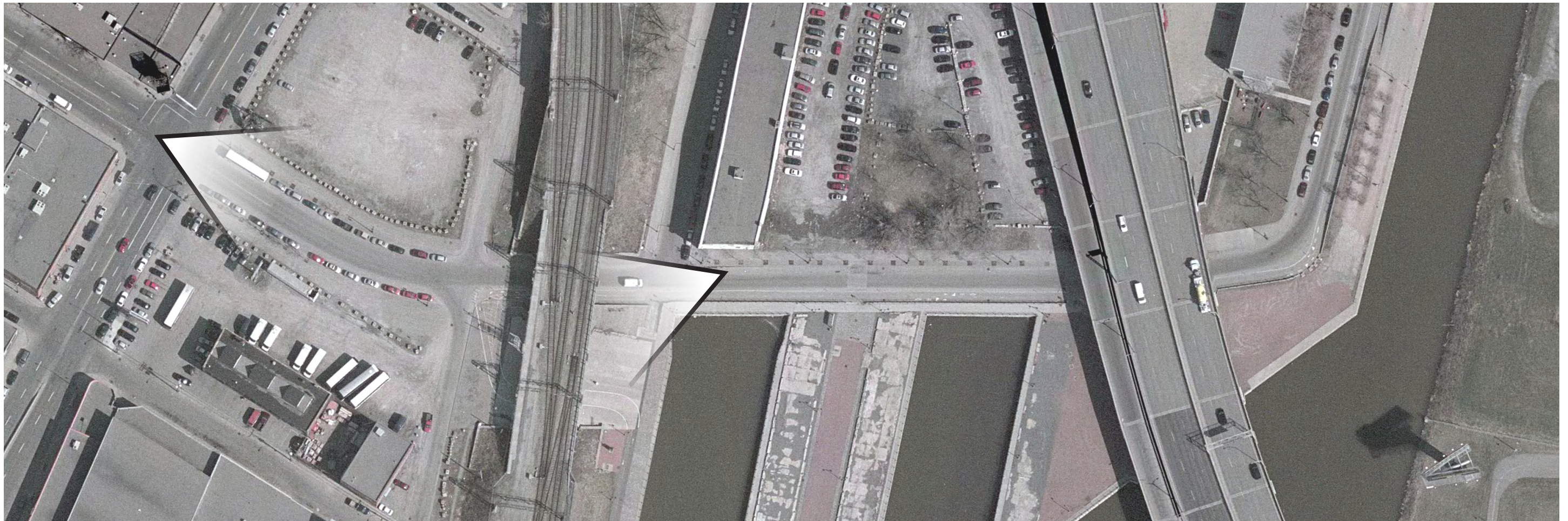
* en date de 2009



COUPE 39 LA RUE DE LA COMMUNE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES PRINCE ET QUEEN



COUPE 40 LA RUE DE LA COMMUNE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LE VIADUC DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE ET LA RUE DE NAZARETH

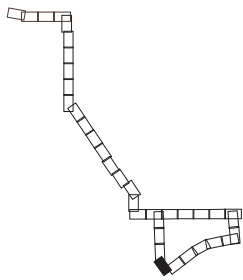


33. La rue de la Commune Ouest de l'autoroute Bonaventure à la rue Wellington

La rue de la Commune passe sous le viaduc de l'autoroute Bonaventure ainsi que sous le viaduc du Canadien National et devient la rue Peel, à l'intersection de la rue Smith.

Plusieurs stationnements et terrains vacants dominent le paysage, ce qui pourrait rendre le secteur propice aux nouveaux développements.

Le parc Peel-Smith est un vestige du bassin Peel et du canal Lachine. Il est voué à un développement futur.



Projets connexes futurs

Quartier Bonaventure
Transport, commercial et aménagement

Griffintown (Devimco)
Résidentiel et commercial

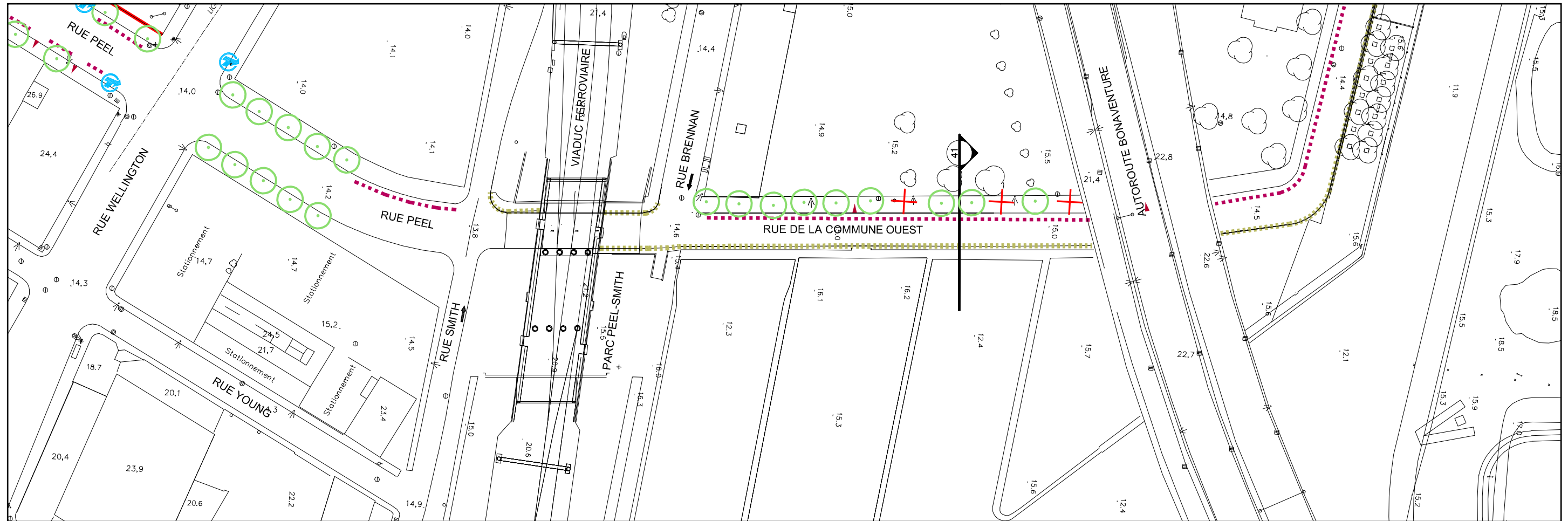
Parcs Canada
Aménagement



UNE VUE DE LA RUE DE LA PEEL, VERS LE SUD



UNE VUE DE LA RUE DE LA COMMUNE OUEST, VERS LE NORD



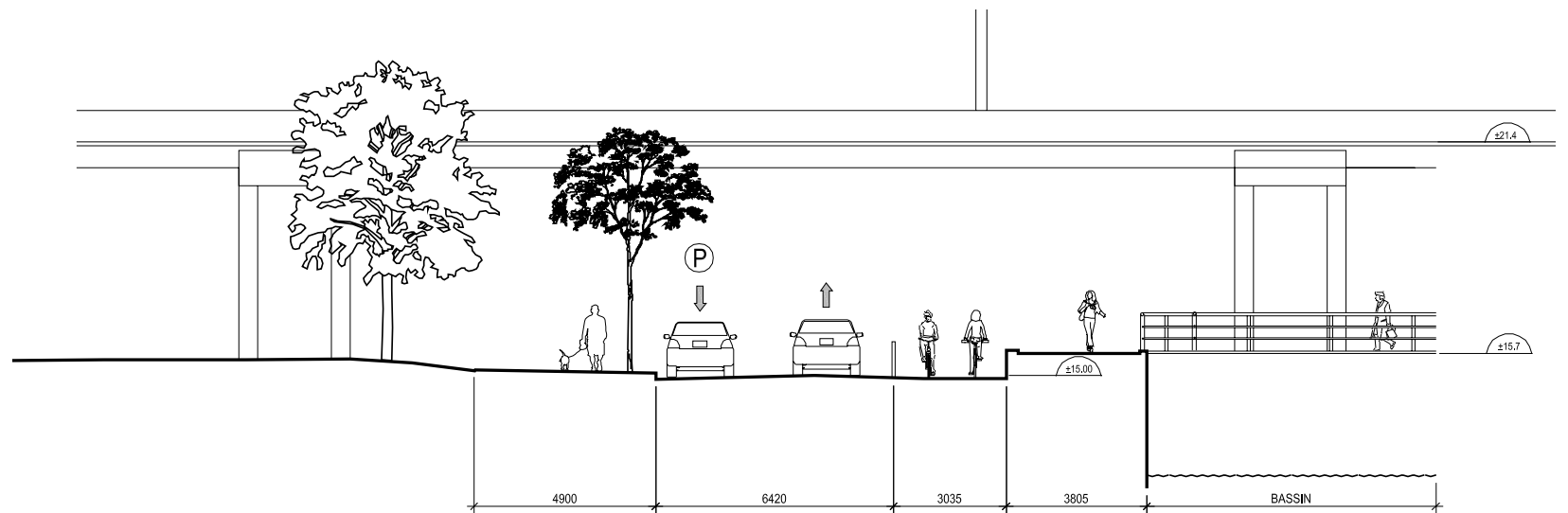
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est: 16
Trottoir côté ouest: 5

LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | émergence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

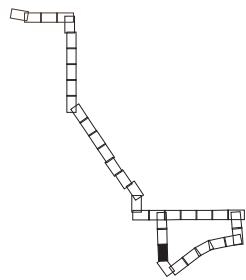
* en date de 2009



COUPE 41 LA RUE DE LA COMMUNE OUEST
LE PROFIL EXISTANT ENTRE LA RUE BRENNAN ET LE VIADUC DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE



34. La rue Peel de la rue Wellington à la rue William



L'âge des bâtiments, l'hétérogénéité de ses hauteurs, implantations et fonctions donnent au lieu un caractère déstructuré qui nous fait découvrir les différentes époques de l'évolution de Montréal. On note la présence de plusieurs bâtiments industriels datant du tournant du 20^e siècle convertis en commerces. Les marges de recul varient d'un terrain à l'autre.

La rue Peel est traversée par les rues Wellington, Ottawa et William qui deviendront des rues est-ouest importantes avec le redéveloppement de Griffintown.

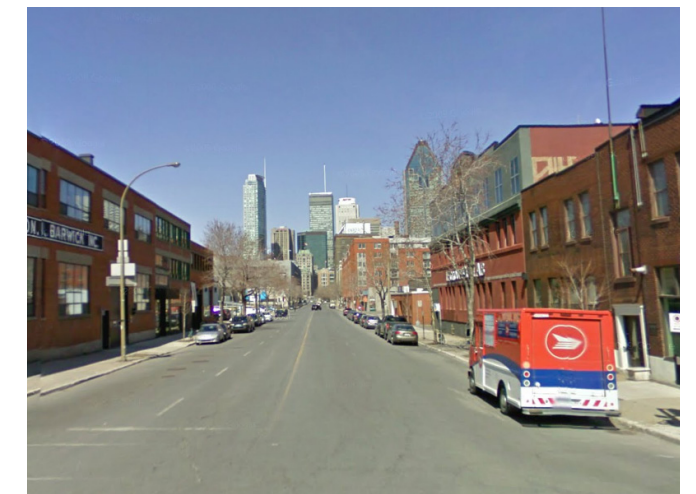
Projets connexes futurs

Griffintown (Devimco)
Résidentiel et commercial

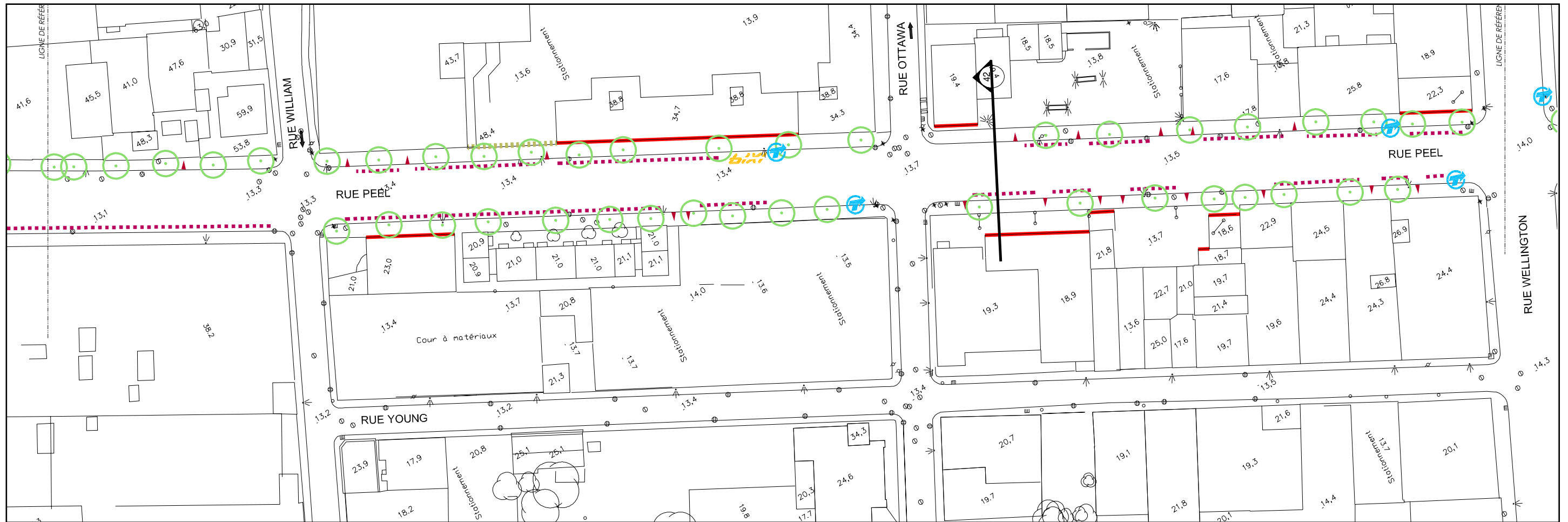
Bassins du nouveau havre
Résidentiel et commercial



UNE VUE DE LA RUE PEEL, VERS LE SUD



UNE VUE DE LA RUE PEEL, VERS LE NORD



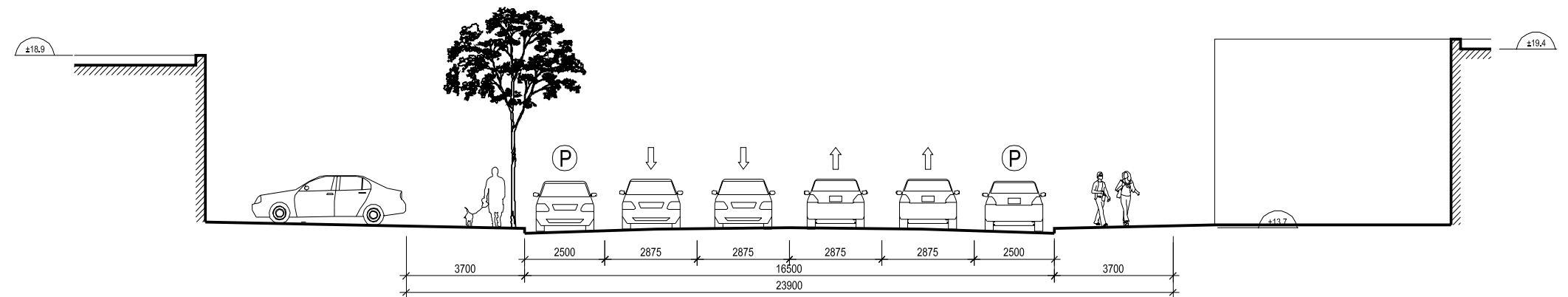
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est: 24
Trottoir côté ouest: 19

LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | urgence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

* en date de 2009

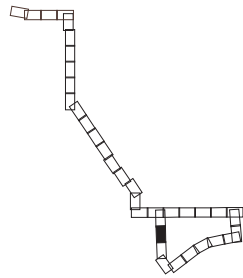


COUPE 42 LA RUE PEEL

LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES OTTAWA ET WELLINGTON



35. La rue Peel de la rue Notre-Dame Ouest à la rue Saint-Antoine Ouest



Le campus de l'École de technologie supérieure (ÉTS) crée un pôle d'attraction primordial.

Actuellement, le planétarium de Montréal se retrouve dans ce tronçon, mais éventuellement sa relocalisation risque de changer la vocation du site. Le square Chaboillez est situé à son entrée.

Des terrains vacants servent présentement de stationnement et possèdent un potentiel de développement fort intéressant.

Générateurs de déplacement

ÉTS
Institutionnel et résidentiel

Lowney's
Résidentiel
(Phases 1-4 réalisés,
Phases 5-7 en cours)

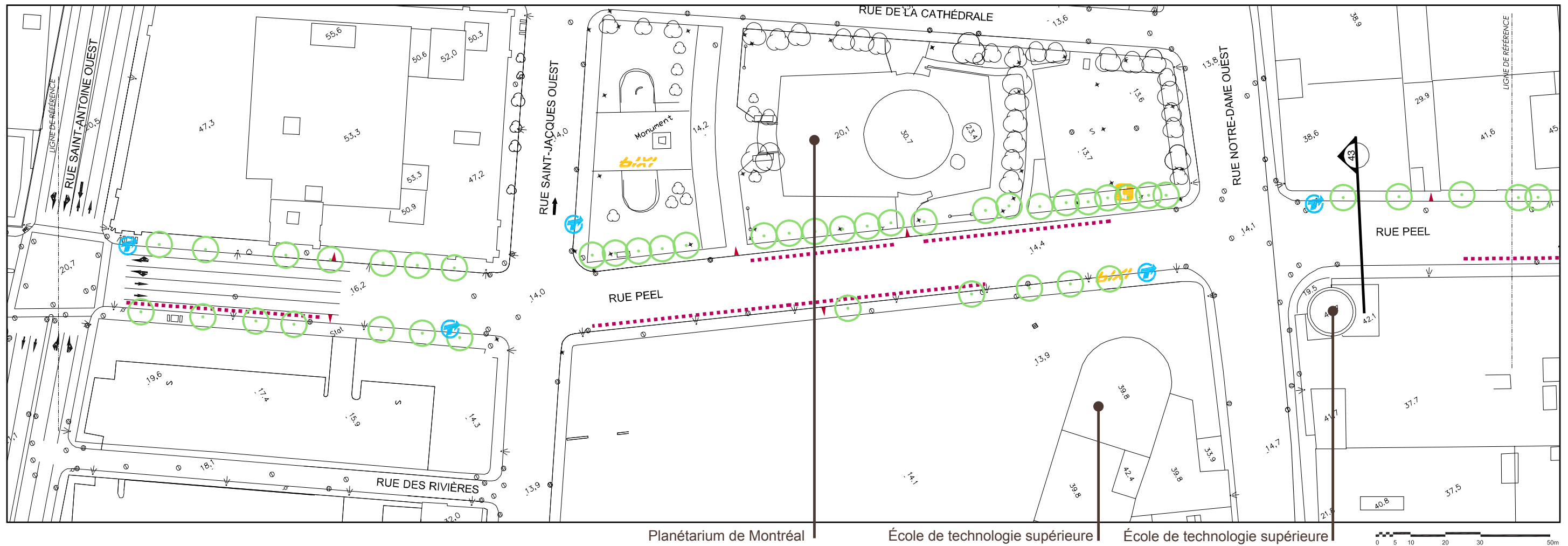
Jardins Windsor
Résidentiel et commercial



UNE VUE DE LA RUE PEEL, VERS LE SUD



UNE VUE DE LA RUE PEEL, VERS LE NORD



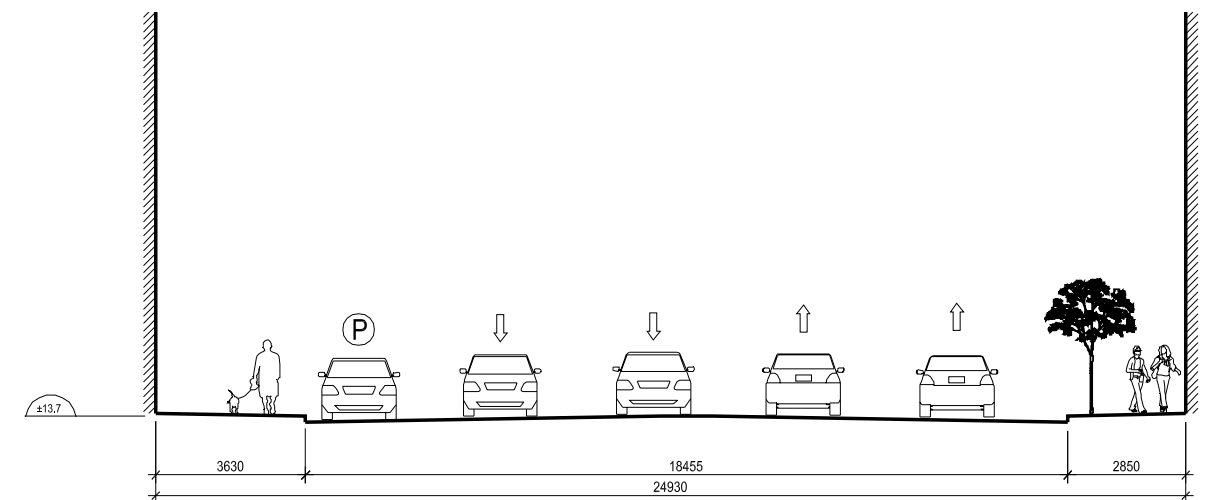
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est: 30
Trottoir côté ouest: 12

LÉGENDE*

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | arbre existant sur domaine public | | jonction étroite bâtiment-rue |
| | arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude | | émergence |
| | fosse sans arbre | | nouvelle saillie - trottoir |
| | entrée charretière | | terrasse |
| | zone réservée - taxi | | accès métro |
| | stationnement sur rue | | arrêt d'autobus |
| | commerce | | vélo libre-service |
| | annotation spécifique | | téléphone public |

* en date de 2009

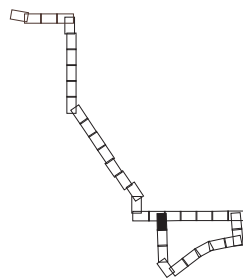


COUPE 43 LA RUE PEEL

LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES NOTRE-DAME OUEST ET WILLIAM



36. La rue Peel de la rue Saint-Antoine Ouest au boulevard René-Lévesque Ouest

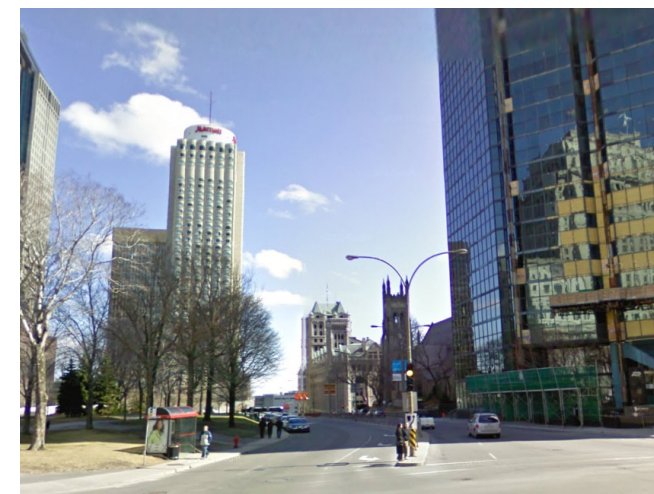


À cet endroit, on y retrouve une forte pente au niveau de la rue. On y retrouve aussi la gare Windsor, l'hôtel Marriott Château Champlain, et l'église Saint-George.

Le centre Bell se trouve à proximité sur l'avenue des Canadiens-de-Montréal (anciennement la rue de la Gauchetière Ouest).

La place du Canada et le square Dorchester font partie d'un projet de restauration. Un programme de revégétalisation et une modification des intersections sont prévus.

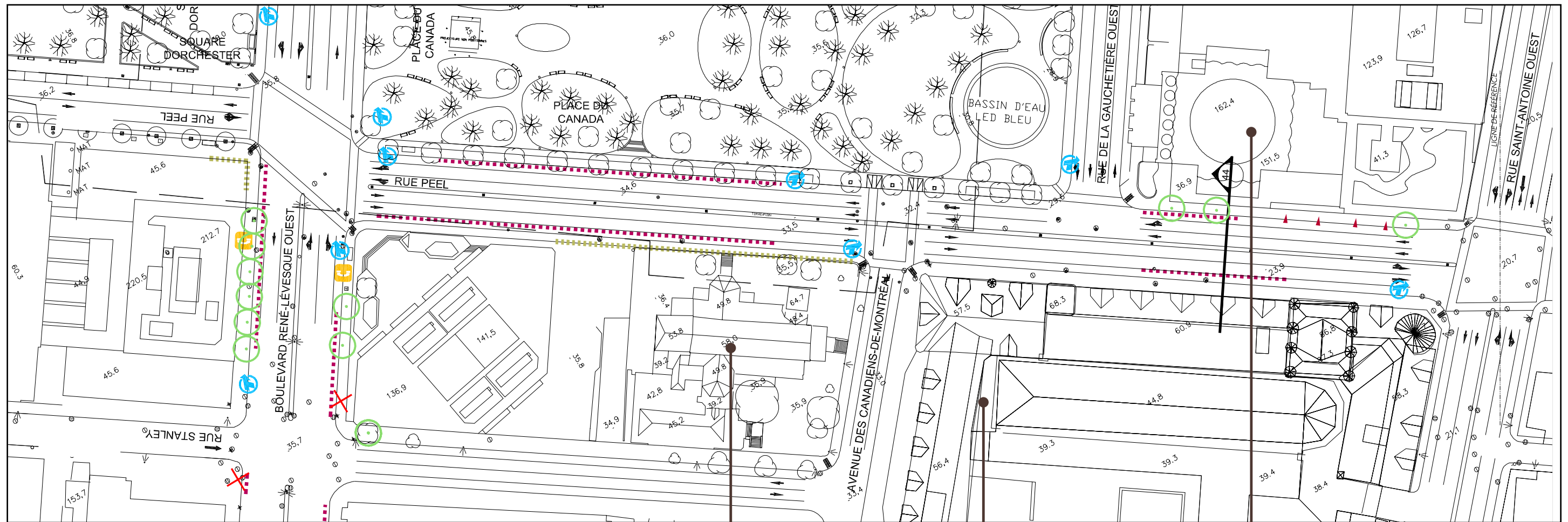
- Générateurs de déplacement**
- Terminus centre-ville (AMT)
Transport
 - Métro Bonaventure
Transport
 - Centre Bell
Commercial
 - Square Dorchester et Place du Canada
Aménagement



UNE VUE DE LA RUE PEEL, VERS LE SUD



UNE VUE DE LA RUE PEEL, VERS LE NORD



Église Saint-George

Gare Windsor

Hôtel Marriott Château Champlain



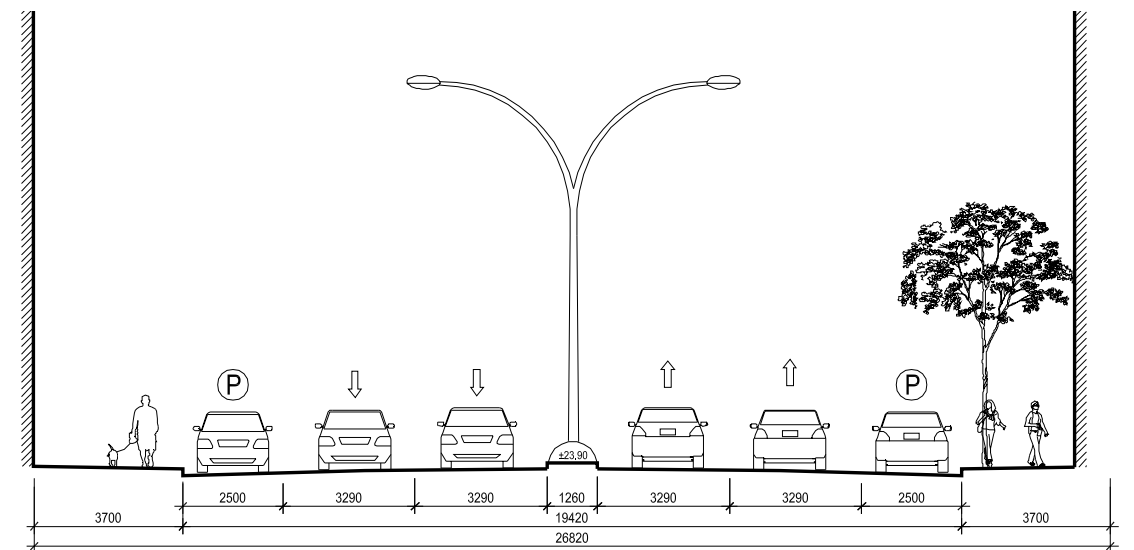
ARBRES DE RUE*

Trottoir côté est:	3
Terreplein central:	0
Trottoir côté ouest:	0

LÉGENDE*

	arbre existant sur domaine public		jonction étroite bâtiment-rue
	arbre existant sur domaine privé ou hors du site d'étude		émergence
	fosse sans arbre		nouvelle saillie - trottoir
	entrée charretière		terrasse
	zone réservée - taxi		accès métro
	stationnement sur rue		arrêt d'autobus
	commerce		vélo libre-service
	annotation spécifique		téléphone public

* en date de 2009



COUPE 44 LA RUE PEEL

LE PROFIL EXISTANT ENTRE LES RUES DE LA GAUCHETIÈRE OUEST ET SAINT-ANTOINE OUEST

2.0 ANALYSE

L'axe de la première ligne de tramway sera en interrelation avec des paysages urbains dont les caractéristiques et les qualités varient considérablement en fonction de l'histoire de leur développement, de la configuration de l'espace public et du cadre bâti, de la présence d'une variété d'attraits rehaussant leur valeur, des fonctions urbaines présentes et du profil sociodémographique des utilisateurs de l'espace public.

Une première analyse sommaire du développement du territoire traversé par l'axe de la première ligne de tramway a permis d'identifier six secteurs où, pour chacun d'eux, les composantes du paysage urbain possèdent un certain nombre de similitudes. Ces secteurs correspondent approximativement à des quartiers montréalais. En conséquence, l'axe de la première ligne de tramway a été divisé en six tronçons correspondant à la traversée de ces secteurs. Ces tronçons ont été divisés en 23 séquences qui sont présentées dans les pages qui suivent.

Par ailleurs, la perception des paysages urbains est généralement faite par des observateurs en mouvement, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou usagers des transports en commun. Le cadre bâti constituant le plus souvent la limite visuelle latérale des voies, les espaces qu'ils définissent prennent la forme de couloirs perçus dans le cadre des déplacements de ces observateurs. La perception du paysage urbain se fait donc en mouvement, sous forme de séquences de perception. Dans un même tronçon, des modifications aux composantes du paysage urbain, même mineures entraînent l'apparition de séquences. Une séquence commence et se termine aux endroits où la configuration de l'espace urbain ou le type de ses fonctions changent.

2.1 LEXIQUE

Un certain nombre de termes sont utilisés tout au long de cette section:

▣ **Le paysage urbain.** Le paysage est la partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations (*Convention européenne du paysage*, 2000). Le paysage urbain est donc la partie visible de la ville, perçue par les populations qui y vivent et/ou la gèrent, dont le caractère résulte de l'accumulation et la juxtaposition de phases successives de développement et des processus de planification.

▣ **Le cadre bâti.** Le cadre bâti est l'ensemble construit sur un territoire donné, dans un espace déterminé (Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*). Pour ce volume, le cadre bâti correspond donc à l'ensemble construit perceptible depuis l'axe de la première ligne de tramway.

▣ **Le domaine public.** Le domaine public est tout espace extérieur constitutif du paysage urbain, généralement de propriété publique, soit les rues, les emprises municipales, les ruelles, les sentiers piétons, les trottoirs, les places et les squares (Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*).

▣ **L'espace public.** Dans le cadre de ce volume, l'espace public est défini comme le domaine public auquel on ajoute l'ensemble des espaces extérieurs de circulation, de rassemblement, d'échange et de détente du domaine privé, perceptibles et accessibles sans contraintes depuis le domaine public, soit les seuils et parvis d'immeubles, les espaces verts privés donnant sur le domaine public, les terrasses et les plazas.

L'analyse du paysage urbain porte sur les éléments suivants:

▣ **La forme des îlots et implantation du bâti.** Ceci comprend la largeur des îlots, la largeur type de la chaussée, les caractéristiques des trottoirs, la densité des intersections, la marge de recul, l'alignement et la continuité du cadre bâti et le nombre approximatif d'étages.

▣ **Les caractéristiques du cadre bâti.** Ceci comprend la fonction urbaine principale, les fonctions urbaines secondaires, les immeubles d'intérêt, l'hétérogénéité ou l'homogénéité du cadre bâti et les caractéristiques architecturales.

▣ **L'aménagement de l'espace public.** Ceci comprend les équipements d'éclairage et d'affichage, les matériaux utilisés, le mobilier urbain, les végétaux, ainsi que les éléments d'aménagement visibles sur le domaine privé (revêtement de sol, escalier, clôtures, végétaux, etc.).

▣ **Les caractéristiques du paysage urbain.** Ceci comprend la lisibilité, l'orientation, la cohérence et l'ambiance des espaces.

2.2 PRÉSENTATION DES TRONÇONS

REPÈRES HISTORIQUES

■ *Tronçon 1 – La rue Jean-Talon Ouest*

La rue Jean-Talon (anciennement la rue Saint-Pascal) ne fut ouverte qu'à partir des années 1920 pour relier des rues existantes de divers quartiers de Montréal. En ce qui concerne la section de la rue Jean-Talon qui sera empruntée par le futur tramway, seule la portion située entre le chemin de la Côte-des-Neiges et le chemin Lucerne existait avant les années 1950. Ce dernier chemin donnait accès à la côte Saint-Laurent, un vaste territoire dédié alors à l'agriculture. La rue Jean-Talon ne faisait pas partie du plan d'aménagement de la cité-jardin de la ville de Mont-Royal, elle a été tracée au milieu d'une zone de transition avec le quartier Côte-des-Neiges. La rue Jean-Talon s'est urbanisée tardivement, accueillant des industries et des commerces qui ne pouvaient plus s'implanter dans les quartiers résidentiels adjacents. Quant à l'hippodrome de Montréal (anciennement Blue Bonnets Raceway) situé à l'extrémité ouest de cette artère, il a officiellement fermé ses portes en 2008 après plus de 100 années d'existence.

■ *Tronçon 2 – Le quartier Côte-des-Neiges*

Le chemin de la Côte-des-Neiges, tracé dès le 18^e siècle, est l'axe à partir duquel s'est effectué le développement urbain du quartier. Il franchissait le mont Royal entre deux de ses sommets et reliait à l'origine le village agricole de Côte-des-Neiges et le centre de Montréal. La vocation agricole de Côte-des-Neiges a persisté jusque dans les années 1930 même si, dès 1850, de grandes demeures de villégiature et des institutions religieuses sont venues s'y implanter. Après la seconde guerre mondiale, le paysage du chemin de la Côte-des-Neiges achève d'acquiescer ses composantes actuelles avec la construction des conciergeries, parfois de grande dimension et des immeubles à vocation mixte le bordant. A cette époque apparaissent aussi dans le paysage les points de repères remarquables que sont la tour de l'Université de Montréal et la coupole de l'oratoire Saint-Joseph.

■ *Tronçon 3 – La traversée du mont Royal*

C'est en 1852 que sont aménagées les premières parcelles du cimetière Notre-Dame-des-Neiges et en 1874 que la ville de Montréal acquiert les terrains qui seront transformés en parc selon le projet de l'architecte paysagiste Frederick Law Olmsted. Puis, au cours du 20^e siècle, des résidences et des ensembles résidentiels prestigieux ainsi que d'importantes institutions hospitalières, religieuses et universitaires sont construites sur les flancs nord et sud de la montagne.

■ *Tronçon 4 – Le boulevard René-Lévesque et le quartier des affaires*

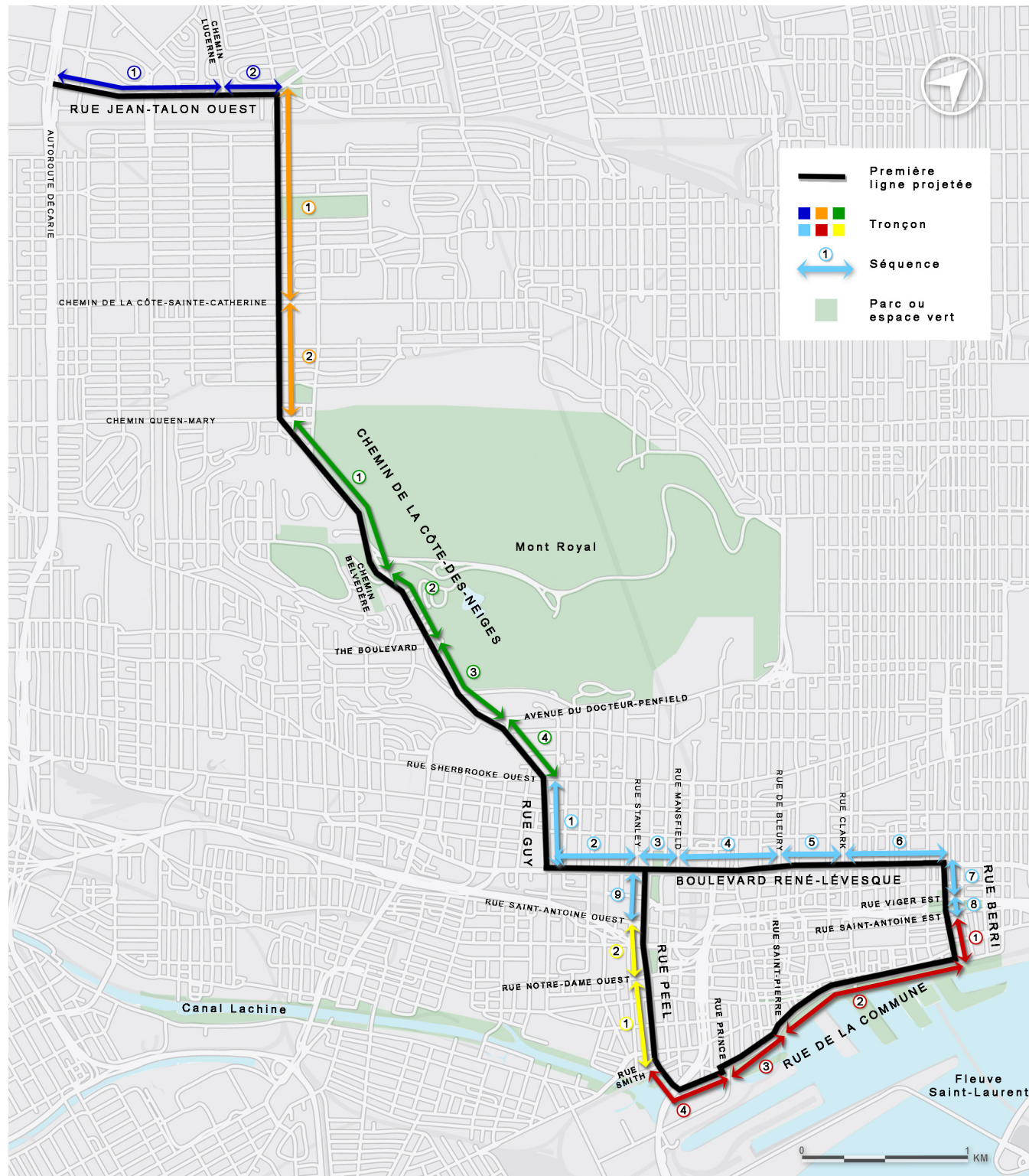
C'est suite à son élargissement en 1954-1955 que le boulevard René-Lévesque (anciennement boulevard Dorchester) devient l'artère principale du centre-ville de Montréal. Cet élargissement confirme le transfert dans ce secteur, depuis le Vieux-Montréal, du pouvoir économique et des activités tertiaires amorcé entre autres par l'achèvement de l'édifice Sun Life sur le square Dorchester en 1933. Rapidement, dès la fin des années 1950, un nombre important de gratte-ciel transforme profondément le paysage urbain de ce secteur de Montréal. La construction de la Place Ville-Marie en 1958 et celle du siège social d'Hydro-Québec en 1959 amorcent la vague de construction d'immeubles de grande hauteur le long du boulevard René-Lévesque qui se poursuit encore aujourd'hui.

■ *Tronçon 5 – Le Vieux-Montréal et le Vieux-Port*

À l'origine, la rue de la Commune constituait la partie supérieure des quais du port où étaient transbordées les marchandises depuis les navires vers les magasins-entrepôts; aujourd'hui, elle forme une esplanade marquant la transition entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port. L'alignement des magasins-entrepôts en pierre sobre datant du 18^e siècle évoquent encore les rives du fleuve s'ouvrant sur le port.

■ *Tronçon 6 – Griffintown*

Loti dès le début du 19^e siècle, ce faubourg, d'abord résidentiel et rural puis industriel, s'organise autour d'une trame de rues régulière. Son développement initial est lié à l'ouverture du canal Lachine en 1825. L'industrie a prospéré jusqu'à la crise de 1929 puis s'en est suivi un long déclin, qui eut tout de même l'avantage de maintenir en place de nombreux entrepôts en pierre et en brique qui valorisent aujourd'hui le quartier. Grâce à la cité du multimédia, de nombreux bâtiments industriels ont été rénovés, ce qui a entraîné une revitalisation générale du quartier. De nouveaux édifices à bureaux, d'immeubles résidentiels et d'espaces publics contemporains meublent de plus en plus les terrains vacants.



TRONÇON 1 – LA RUE JEAN-TALON OUEST

De nos jours, la rue Jean-Talon est une importante artère montréalaise d'orientation est-ouest. Elle s'étend sur plus de 15,0km, débutant aux Galeries d'Anjou dans l'est de l'île de Montréal et se terminant à l'autoroute Décarie dans l'ouest. Elle traverse plusieurs arrondissements et, parmi d'autres points d'intérêts, dessert le marché Jean-Talon et cinq stations de métro.



Le premier tronçon du tramway emprunte la portion de la rue Jean-Talon Ouest et s'étend sur 1,5km entre le boulevard Décarie et le chemin de la Côte-des-Neiges. Il traverse un secteur industriel et commercial caractérisé par la présence de stationnements en façade, de concessionnaires automobiles et de magasins à grande surface. Divers projets immobiliers sont actuellement à l'étude dans le secteur, ce qui permettra de diversifier les fonctions urbaines.

Ce tronçon est divisé en deux séquences.

FIGURE 2.2.1
LES TRONÇONS ET SÉQUENCES DU PAYSAGE URBAIN

■ **Séquence 1 – La rue Jean-Talon Ouest (du boulevard Décarie au chemin Lucerne)**

L'intersection avec le boulevard Décarie accueille un fort trafic. Les commerces de grande surface et les concessionnaires automobiles qui bordent la rue Jean-Talon Ouest sont fréquentés principalement par des clients qui s'y rendent en voiture. De grands stationnements occupent le domaine privé visible depuis la rue. On ne trouve pas de commerces de proximité, le domaine public est principalement dédié à l'automobile et il y a peu de végétation.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** très larges
- Largeur type de la chaussée:** 17,8m, 2 x 2 voies + stationnement (hors période de pointe)
- Trottoirs:** 1,5m env.
- Intersections:** peu nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** très variable, minimum 4,00m env.
- Alignement du cadre bâti:** pas aligné
- Continuité du cadre bâti:** peu de continuité due aux stationnements
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** 1 à 3 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** très présent, sur immeuble et terrains riverains de la rue
- Mobilier urbain:** abribus seulement
- Éclairage:** lampadaires routier
- Revêtements de sol:** asphalte, béton et pavés de béton
- Végétation:** présente dans le domaine privé seulement, se limite à quelques bandes engazonnées plantées d'arbres et arbustes
- Aménagement du domaine privé:** haies, clôtures et bollards séparent l'emprise publique de l'emprise privée

Caractéristiques du cadre bâti

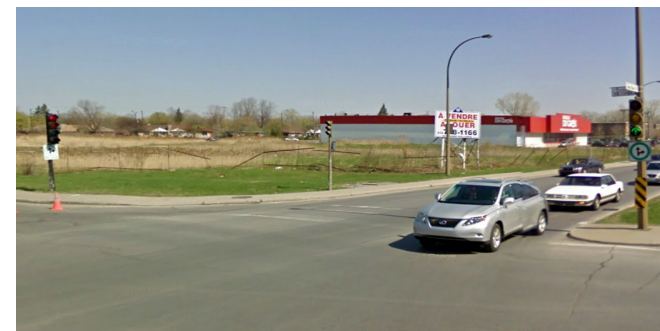
- Fonction urbaine principale:** industrielle et commerciale (commerces de grande surface et garages)
- Autre fonction urbaine présente:** commerciale (bureaux)
- Immeubles d'intérêt:** aucun
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** ensembles commerciales et industriels construits après les années 1950, matériaux variés (briques, béton, bardage métallique, verre, etc.)

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** cette séquence ne possède pas d'identité forte. Il est difficile de reconnaître où l'on se trouve et de s'orienter, même si, à l'ouest de la séquence, le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph sont visibles et permettent de se situer dans l'espace urbain.
- Ambiance:** contraint par les impératifs de la circulation véhiculaire, ce paysage urbain est dévalorisé par l'hétérogénéité du bâti, la variabilité de la marge de recul, la présence de terrains vacants, la quasi absence de végétation, ainsi que par l'affichage publicitaire anarchique.



UN CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE



LE TERRAIN VACANT VOUÉ À UN DÉVELOPPEMENT FUTUR



LE DOMAINE PUBLIC DÉDIÉ À L'AUTOMOBILE

■ **Séquence 2 – La rue Jean-Talon Ouest (du chemin Lucerne au chemin de la Côte-des-Neiges)**

Cette séquence correspond à la portion de la rue Jean Talon qui existait avant les années 1950. Les bâtiments sont plus modestes que ceux de la séquence précédente et les stationnements en façade sur le domaine privé sont moins grands. Les espaces verts et les arbres de rue de la Ville de Mont-Royal sont présents dans le paysage perçu depuis l'intersection avec le chemin de la Côte-des-Neiges.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** très larges
- Largeur type de la chaussée:** 17,5m, 2 x 2 voies + stationnement (hors période de pointe)
- Trottoirs:** 1,7m env.
- Intersections:** peu nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** variable, minimum 1,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** portions de la séquence alignées
- Continuité du cadre bâti:** quelques interruptions
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** 1 à 3 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** présent, sur immeuble et terrains riverains de la rue
- Mobilier urbain:** abribus seulement
- Éclairage:** lampadaires routiers
- Revêtements de sol:** asphalte et béton
- Végétation:** présente dans le domaine privé seulement, quelques aménagements paysagers élaborés bordent la rue
- Aménagement domaine privé:** arbres, arbustes, massifs de plantes vivaces et pelouses bordent les trottoirs

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** commerciale
- Autre fonction urbaine présente:** mixte commerciale/résidentielle
- Immeubles d'intérêt:** croix de chemin Daoust-Fortier
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** très grande variété dans le style architectural, l'époque de construction et les fonctions urbaines.

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** le regard est mieux cadré que dans la séquence précédente à cause du front bâti ininterrompu et les marges réduites.
- Ambiance:** cette section de la rue Jean-Talon existait avant les années 1950, elle reliait alors la Côte-des-Neiges à la Côte Saint-Laurent aujourd'hui le chemin Lucerne. Dans cette séquence, les bâtiments sont plus petits et l'époque de leur construction varie considérablement. La variabilité de la marge de recul est également moins accentuée, l'espace que les façades délimitent est davantage d'échelle humaine.



LA CROIX DE CHEMIN DAOUST-FORTIER



DES TROTTOIRS ÉTROITS ET DES VOIES LARGES



UNE NOUVELLE PLANTATION À L'INTERSECTION DU CHEMIN SAINT-CLARE



LE PARC ROMÉO-CHARETTE

TRONÇON 2 – LE QUARTIER CÔTE-DES-NEIGES

Après avoir passé sous le viaduc ferroviaire du Canadien National, le tramway, amorcera une ascension qui le mènera jusqu'à un plateau situé au niveau de l'intersection avec le chemin Queen-Mary. Le deuxième tronçon du tramway suit le chemin de la Côte-des-Neiges, la principale artère commerciale du quartier, sur une longueur de 2,2km. Ce tronçon présente des différences notables entre sa portion nord et sa portion sud tant au niveau du cadre bâti, du type de commerce, que du profil sociodémographique de ses habitants.

Ce tronçon est divisé en deux séquences: il traverse d'abord un quartier habité par de nombreuses familles issues de l'immigration récente, puis, à partir du chemin de la Côte-Sainte-Catherine, il traverse un quartier fréquenté par des étudiants et des professionnels qui fréquentent les nombreuses institutions d'enseignement et hospitalières du quartier.



■ **Séquence 1 – Le chemin de la Côte-des-Neiges (de la rue Jean-Talon O. au chemin de la Côte-Ste-Catherine)**

Sur cette séquence, le chemin de la Côte-des-Neiges est une rue commerciale desservant les résidents du quartier. On y trouve des commerces de grande surface dont certains possèdent des stationnements en façade et des commerces de dimension plus modeste à caractère multiethnique (épiceries spécialisées, boutiques d'importation, restaurants exotiques, etc.).

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** 90m env.
- Largeur type de la chaussée:** 15,2m, 2 x 1 voies + stationnement en alternance avec voie réservée
- Trottoirs:** 1,8 à 3,5m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à 5,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** relativement aligné
- Continuité du cadre bâti:** quelques discontinuités dues à la présence de bâtiments commerciaux isolés (pavillons)
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** 3 à 7 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** publicité sur abribus, enseignes commerciales
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles
- Éclairage:** lampadaires routiers
- Revêtements de sol:** asphalte et béton
- Végétation:** présente principalement sur le domaine privé; jeunes arbres formant des ensembles discontinus sur le domaine public
- Aménagement du domaine privé:** surfaces bétonnées, pavées, escaliers, terrasses, quelques espaces verts

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** commerciale
- Autre fonction urbaine présente:** mixte commerciale/résidentielle
- Immeubles d'intérêt:** église Saint-Pascal-Baylon
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** volumétrie et densité variées; principalement constructions de la deuxième moitié du 20^e siècle; matériaux variés (briques, béton, verre, etc.); quelques bâtiments isolés (restaurants franchisés et garages)

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** les bâtiments sont plus petits, plus anciens et moins hétérogènes que dans la séquence précédente. Le regard est cadré par le front bâti et dirigé par la rectitude de la voie vers une petite portion du mont Royal qui sert de point de repère. Son ascension est également ressentie par la pente du chemin de la Côte-des-Neiges, qui est forte près du chemin de la Côte-Sainte-Catherine.
- Ambiance:** cette séquence traverse un paysage urbain de zone commerciale mixte de grande échelle inséré dans un quartier résidentiel multiethnique. Le bas de Côte-des-Neiges est animé et relativement convivial, malgré l'emphase donné à la circulation automobile et le peu d'aménagements dédiés aux piétons.



LA PLAZA CÔTE-DES-NEIGES



UN CONCIÈREGERIE AVEC UN RESTAURANT AU REZ-DE-CHAUSSÉE



UN RESTAURANT AVEC LE SERVICE-AU-VOLANT



LE PARC KENT

■ **Séquence 2 – Le chemin de la Côte-des-Neiges** (du ch. de la Côte-Ste-Catherine au ch. Queen-Mary)

Cette séquence est également caractérisée par ses fonctions commerciales. Les commerces desservent les résidents du secteur, les étudiants fréquentant les institutions d'enseignement du quartier ainsi que les travailleurs et patients des hôpitaux. On trouve des commerces de grande surface (librairies, supermarchés, pharmacie, etc.), mais aussi des commerces de plus petite dimension tels que des petites boutiques spécialisées, des librairies et des cafés indépendants, dont plusieurs possèdent une terrasse.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** variable (de 90 à 280m env.)
- Largeur type de la chaussée:** 15,2m, 2 x 1 voies + stationnement en alternance avec voie réservée
- Trottoirs:** 2,3 à 3,6 m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** 5,0 m env. sauf devant institutions
- Alignement du cadre bâti:** relativement aligné
- Continuité du cadre bâti:** quelques interruptions
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** 3 à 5 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** publicité sur abribus, enseignes commerciales
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, bancs, bacs à fleurs
- Éclairage:** lampadaires routiers et piétonniers ponctuellement
- Revêtements de sol:** asphalte, béton et pavés de béton
- Végétation:** Les plantations de rue sont faibles et discontinues. Sur les terrains de l'Université de Montréal, des écoles et des églises, on trouve des arbres feuillus de gros calibre.
- Aménagement du domaine privé:** terrasses minérales et végétales

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** mixte commerciale/résidentielle
- Autre fonction urbaine présente:** commerciale
- Immeubles d'intérêt:** église Saint-Kevin, église Notre-Dame-des-Neiges, bibliothèque interculturelle Côte-des-Neiges
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** immeubles résidentiels de diverses époques de construction dont le rez-de-chaussée est occupé par des commerces; quelques bâtiments pavillonnaires occupés par des commerces franchisés situés aux intersections avec stationnement en façade.

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** le bâti devient plus homogène dans ses formes et plus humain dans son échelle et cadre des espaces mieux organisés et définis. Des églises et des écoles évoquent le passé villageois du secteur. Le regard, cadré par le bâti, est dirigé vers le sommet Westmount qui sert de point de repère.
- Ambiance:** cette portion du chemin de la Côte-des-Neiges traverse un paysage urbain relativement cohérent et animé par une intense vie de quartier liée à la présence de l'université et de diverses autres institutions, de nombreux commerces de proximité, des terrasses, un marché saisonnier et la station de métro.



UN IMMEUBLE MIXTE RÉSIDENTIEL/COMMERCIAL



UN TROTTOIR PLANTÉ SUR LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



LE MARCHÉ SAISONNIER JEAN-BRILLANT

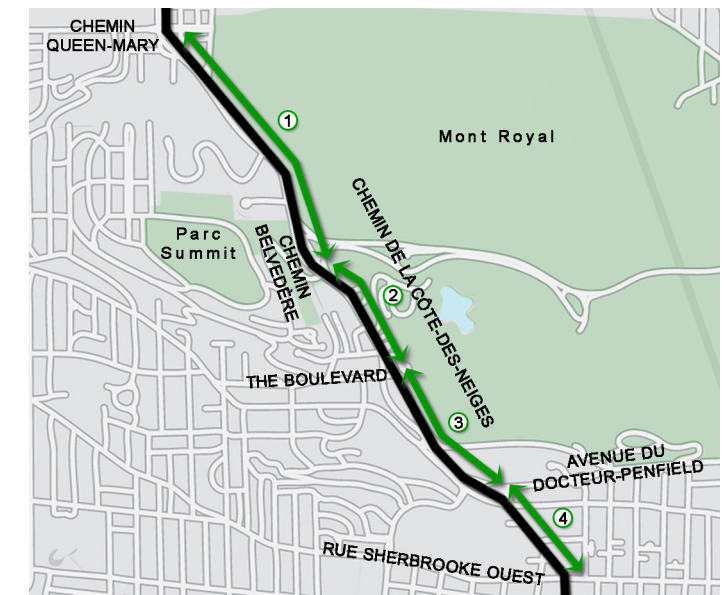


LE SOMMET WESTMOUNT ET L'ORATOIRE SAINT-JOSEPH EN ARRIÈRE PLAN

TRONÇON 3 - LA TRAVERSÉE DU MONT ROYAL

Le chemin de la Côte-des-Neiges traverse le mont Royal sur 3,0km. Les caractéristiques du troisième tronçon du tramway changent considérablement par rapport au tronçon précédent et s'apparentent à celle d'un parkway. Le chemin de la Côte-des-Neiges devient sinueux et plus large, un terre-plein central sépare les voies et certaines intersections sont aménagées avec des bretelles et même un échangeur de manière à faciliter les manoeuvres et la circulation des véhicules.

Le chemin de la Côte-des-Neiges passe d'une artère commerciale typique d'un quartier montréalais à une large avenue bordée d'espaces verts et de grandes conciergeries. Tant à cause de la topographie que de la présence du parc du Mont-Royal et du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, de larges panoramas s'ouvrent sur des espaces verts, le centre-ville et le fleuve.



Ce tronçon est exceptionnel à bien des égards, tant par le relief qui positionne souvent les observateurs à des endroits propices à la découverte de larges vues sur des paysages, que par les composantes naturelles, architecturales et d'espaces publics.

Le chemin de la Côte-des-Neiges longe d'abord le cimetière, atteint ensuite le col qui sépare les sommets Westmount et Mont-Royal, passe à proximité de l'îlot Trafalgar-Gleneagles, puis redescend vers le centre-ville en suivant une pente assez raide dans un quartier où sont établis des institutions d'enseignement, des hôpitaux, de grandes conciergeries et des résidences cossues.

Ce tronçon est divisé en quatre séquences.

■ **Séquence 1 – Le chemin de la Côte-des-Neiges (du chemin Queen-Mary au chemin Belvédère)**

L'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Queen-Mary marque la transition entre deux quartiers et deux paysages urbains. Les fonctions commerciales sont nettement moins présentes, les bâtiments, plus récents sont plus grands et la voie plus large. Les vues s'ouvrent sur les pelouses et les massifs boisés du cimetière et de la montagne. De très grandes conciergeries, tournées vers ces paysages plus naturels, bordent le chemin à l'ouest.

Forme des îlots et implantation du bâti

Largeur type des îlots: pas d'îlots urbains

Largeur type de la chaussée: 27,6m, 2 x 2 voies + stationnement (hors période de pointe) alternance + terre-plein central

Trottoirs: 2,0 à 3,6m env.

Intersections: peu nombreuses

Marge de recul du cadre bâti: de 5,0 à 10,0m env.

Alignement du cadre bâti: peu aligné

Continuité du cadre bâti: discontinu

Nombre approximatif d'étages des immeubles: 2 à 20 étages

Aménagement de l'espace public

Stationnement: latéral des deux côtés, sauf heures de pointe

Affichage: publicité sur abribus, aucune enseigne commerciale

Mobilier urbain: abribus, poubelles

Éclairage: lampadaires routiers

Revêtements de sol: asphalte et béton

Végétation: arbres sur le terre-plein central; aménagement élaboré sur les îlots séparateurs de l'intersection avec le chemin Queen-Mary; grands érables argentés bordant le cimetière

Aménagement du domaine privé: surfaces bétonnées, pavées ou engazonnées, escaliers, porches et seuils d'entrée, grands arbres

Caractéristiques du cadre bâti

Fonction urbaine principale: résidentielle

Autre fonction urbaine présente: mixte commerciale/résidentielle

Immeubles d'intérêt: caserne Côte-des-Neiges, pavillon d'entrée du cimetière Notre-Dame-des-Neiges

Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti: hétérogène

Caractéristiques architecturales: volumétrie variée; constructions de la deuxième moitié du 20^e siècle; matériaux variés (briques, béton, verre, etc.); immeubles Rockhill ressortent de par leur nombre, leurs dimensions et leur architecture singulière

Caractéristiques du paysage urbain

Lisibilité, orientation et cohérence: l'orientation et l'échelle des conciergeries et les espaces qu'elles encadrent sont en rupture avec celles du quartier Côte-des-Neiges. L'échelle de ces grands immeubles est en rapport avec les vastes espaces d'exception que sont le cimetière Notre-Dame-des-Neiges et le parc du Mont-Royal.

Ambiance: les composantes de ce paysage font références aux idéaux de l'urbanisme du mouvement moderne: grands ensembles presque exclusivement résidentiels surplombant de vastes espaces verts desservis par une voirie conçue avant tout pour la fluidité et le confort des automobilistes (chaussée large, terre-plein central planté et fleuri, échangeur du chemin Remembrance facilitant l'accès du parc du Mont-Royal aux automobilistes, etc.).



LES IMMEUBLES ROCKHILL



LES PAVILLONS ET LA GRILLE D'ENTRÉE DU CIMETIÈRE NOTRE-DAME-DES-NEIGES



L'ÉCHANGEUR REMEMBRANCE



LA CASERNE CÔTE-DES-NEIGES

■ **Séquence 2 – Le chemin de la Côte-des-Neiges (du chemin Belvédère au Boulevard)**

Cette séquence se trouve à l'altitude la plus élevée de la première ligne de tramway. On y trouve des petites conciergeries et des bâtiments unifamiliaux contigus datant du début du 20^e siècle, dont les entrées donnent sur une cour ou une allée piétonne, en retrait de la voie publique. Les bâtiments et les arbres bordant le chemin cadrent et orientent le regard vers l'architecture singulière de l'îlot Trafalgar-Gleneagles au sud.

Forme des îlots et implantation du bâti

Largeur type des îlots: variable

Largeur type de la chaussée: 29,3m, 2 x 2 voies + stationnement en alternance + terre-plein central

Trottoirs: 2,3 à 3,6m env.

Intersections: peu nombreuses

Marge de recul du cadre bâti: variable à l'ouest et relativement constante à l'est (5,0 m env.)

Alignement du cadre bâti: pas aligné à l'ouest, aligné à l'est

Continuité du cadre bâti: continu

Nombre approximatif d'étages des immeubles: 1 à 4 étages

Aménagement de l'espace public

Stationnement: latéral côté est, sauf heures de pointe

Affichage: publicité sur abribus, aucune enseigne commerciale

Mobilier urbain: abribus et poubelles

Éclairage: lampadaires routiers

Revêtements de sol: asphalte et béton

Végétation: arbres de rue jeunes, peu d'impact sur le paysage urbain

Aménagement du domaine privé: surfaces bétonnées, pavées ou gazonnées, escaliers, porches et seuils d'entrée, grands arbres, haies, petites clôtures et aménagements paysagers

Caractéristiques du cadre bâti

Fonction urbaine principale: résidentielle

Autre fonction urbaine présente: non

Immeubles d'intérêt: immeubles sur impasses et allées piétonnes (Hill Park, Rockledge Court, Parkside), maison Trafalgar-Lodge

Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti: hétérogène

Caractéristiques architecturales: sauf exceptions, le cadre bâti est constitué d'immeubles résidentiels de la première moitié du 20^e siècle: grandes résidences, petits immeubles d'appartements, maisons en rangée d'inspiration 'Arts & Crafts' donnant sur des impasses et allées piétonnières. Les façades sont recouvertes principalement de brique, mais également de pierre et de crépi.

Caractéristiques du paysage urbain

Lisibilité, orientation et cohérence: la dimension du bâti, sa relative homogénéité et la fonction résidentielle qui domine, rendent cette séquence cohérente.

Ambiance: les composantes du paysage font référence aux cités-jardins, tant par la présence de nombreux arbres et pelouses, que par l'architecture d'inspiration 'Arts & Crafts'.



DES MAISONS EN RANGÉE D'INSPIRATION 'ART & CRAFTS'



L'ÎLOT TRAFALGAR-GLENEAGLES AU SUD



LES PETITES CONCIERGERIES



LA MAISON TRAFALGAR-LODGE

■ **Séquence 3 – Le chemin de la Côte-des-Neiges (du Boulevard à l’avenue du Docteur-Penfield)**

Le chemin de la Côte-des-Neiges amorce sa descente en offrant des vues vers des boisés, l’ouest de l’île, le fleuve et les gratte-ciel du centre-ville. Il prend de nouveau la forme d’un parkway à cause des vues pittoresques, du nombre réduit d’entrées charretières, et de la présence d’un terre-plein central. On retrouve des immeubles imposants, surplombant l’espace qui les entoure tels que le Trafalgar, le Gleneagles et l’Hôpital général de Montréal.

Forme des îlots et implantation du bâti

Largeur type des îlots: 2 îlots ovales (créés pour accommoder le passage des anciens tramways)

Largeur type de la chaussée: 4 voies (chemin de la Côte-des-Neiges, 14,3m) et 3 voies (chemin McDougall, 10,5m)

Trottoirs: 1,5 à 2,7m env.

Intersections: peu nombreuses

Marge de recul du cadre bâti: 5,0m min. env.

Alignement du cadre bâti: aligné

Continuité du cadre bâti: discontinu

Nombre approximatif d’étages des immeubles: 1 à 12 étages

Aménagement de l’espace public

Stationnement: latéral des deux côtés, sauf heures de pointe

Affichage: publicité sur abribus, aucune enseigne commerciale

Mobilier urbain: abribus, poubelles, bancs, colonne Morris

Éclairage: lampadaires routiers

Revêtements de sol: asphalte et béton

Végétation: arbres de rue d’âge et d’espèce variables, quelques surfaces engazonnées

Aménagement du domaine privé: quelques plantations et aménagements paysagers, arbres matures, talus engazonné devant hôpital

Caractéristiques du cadre bâti

Fonction urbaine principale: résidentielle

Autre typologie présente: institutionnelle (hôpitaux)

Immeuble d’intérêt: immeubles Trafalgar et Gleneagles, maisons Sparrow et Thomson, Hôpital général de Montréal, école du Sacré-Coeur

Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti: hétérogène

Caractéristiques architecturales: volumétrie et styles architecturaux variés; construction s’étalant du début du 20^e siècle, jusqu’à aujourd’hui; matériaux variés (brique, béton, pierre, verre, etc.); immeubles Trafalgar et Gleneagles ressortent de par leur style architecturale, leurs masses et leur position dominante

Caractéristiques du paysage urbain

Lisibilité, orientation et cohérence: la pente forte, la présence d’affleurements rocheux naturels et de la végétation du parc du Mont-Royal et l’architecture style ‘château’ des immeubles Trafalgar et Gleneagles, stimulent l’imaginaire et marquent profondément et de manière originale le paysage. Bien que la fonction résidentielle domine, les espaces publics ne sont pas suffisamment urbains, car ils sont avant tout dédiés à la circulation automobile.

Ambiance: les immeubles Trafalgar et Gleneagles, ainsi que l’Hôpital général de Montréal qui se dressent au-dessus du chemin de la Côte-des-Neiges et qui se détachent sur un des flancs verdoyant du mont Royal, confèrent à cette séquence une certaine monumentalité.

■ **Séquence 4 – Le chemin de la Côte-des-Neiges (de l’avenue du Docteur-Penfield à la rue Sherbrooke Ouest)**

Dans cette séquence, en s’approchant du centre-ville, le chemin de la Côte-des-Neiges redevient une artère urbaine. Elle est caractérisée par sa forte pente et par son cadre bâti constitué de bâtiments à l’architecture et aux dimensions hétérogènes.

Forme des îlots et implantation du bâti

Largeur type des îlots: variable

Largeur type de la chaussée: 13,9m, 2 x 1 voies + stationnement en alternance

Trottoirs: 1,8 à 2,6m env.

Intersections: peu nombreuses

Marge de recul du cadre bâti: variable

Alignement du cadre bâti: certains bâtiments sont alignés sur le chemin de la Côte-des-Neiges, d’autres sur les rues transversales

Continuité du cadre bâti: continu

Nombre approximatif d’étages des immeubles: 1 à 23 étages

Aménagement de l’espace public

Stationnement: latéral sauf, heures de pointe

Affichage: publicité sur abribus, peu d’enseignes commerciales

Mobilier urbain: abribus, poubelles et bancs

Éclairage: lampadaires routiers

Revêtements de sol: asphalte et béton

Végétation: peu d’arbres de rue

Aménagement du domaine privé: surfaces bétonnées, pavées ou engazonnées, escaliers, porches et seuils d’entrée, grands arbres et aménagements paysagers

Caractéristiques du cadre bâti

Fonction urbaine principale: résidentiel

Autre fonction urbaine présente: institutionnelle (écoles) et bureaux

Immeuble d’intérêt: immeubles sur impasses (Seaforth, Selkirk)

Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti: hétérogène

Caractéristiques architecturales: de grands immeubles d’appartement des années 1950 et 1960 alternent avec des immeubles institutionnels (collège de Montréal, l’édifice du Congrès juif canadien) et des maisons de villes et de petits immeubles d’appartements plus anciens. La brique domine comme matériau de revêtement mais on trouve également du béton et de la pierre.

Caractéristiques du paysage urbain

Lisibilité, orientation et cohérence: la pente forte de ce secteur a eu un impact important sur la trame de rue et sur l’implantation du bâti. La limite entre le domaine public et privé n’est pas clairement définie compte tenu des bâtiments institutionnels qui se sont implantés selon une logique qui leur est propre et le cadre bâti qui s’aligne alternativement sur le chemin de la Côte-des-Neiges ou sur les rues qu’il croise.

Ambiance: le paysage urbain de cette séquence est peu cohérent: l’aspect et la grande échelle des immeubles d’appartements des années 1950 et 1960 ne s’harmonisent pas avec l’échelle plus réduite des immeubles d’appartements plus anciens et les matériaux nobles utilisés dans la construction des maisons de ville.



L’ESCALIER TRAFALGAR DONNANT ACCÈS AU PARC DU MONT-ROYAL



L’HÔPITAL GÉNÉRAL DE MONTRÉAL



LE SIÈGE DU CONGRÈS JUIF CANADIEN ET L’ÉDIFICE SEAFORTH



LES IMMEUBLES D’APPARTEMENTS DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



DES MAISONS DE STYLE ‘ARTS & CRAFTS’ DE L’ÎLOT DOCTEUR-PENFIELD



AU FOND, L’ÉCOLE DU SACRÉ-COEUR



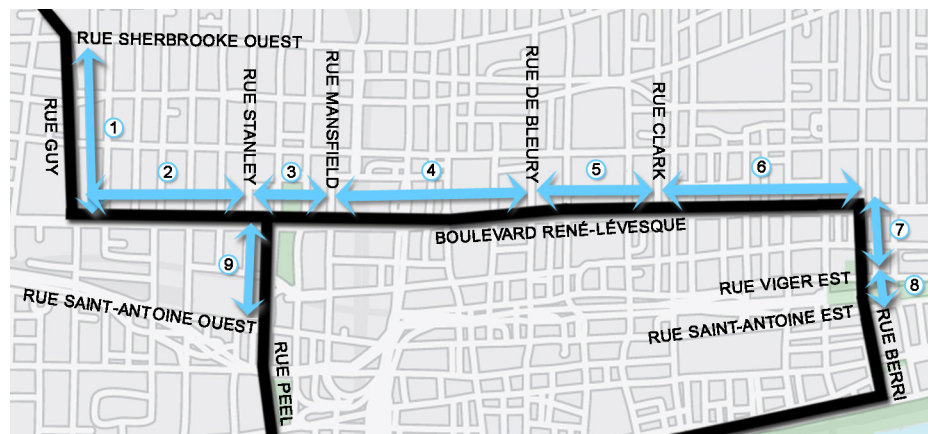
L’INTERSECTION AVEC LA RUE SAINT-MATHIEU VERS LE SUD



L’INTERSECTION AVEC LA RUE SHERBROOKE OUEST VERS LE NORD

TRONÇON 4 – LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET LE QUARTIER DES AFFAIRES

Après avoir franchi la rue Sherbrooke, le quatrième tronçon du tramway emprunte la rue Guy qui se trouve à cet endroit enchâssé, entre de hauts immeubles, marquant l'entrée dans le centre-ville. Ensuite, ce tronçon de 3,5km emprunte la portion la plus emblématique du boulevard René-Lévesque, qui est bordé par des gratte-ciel dans sa partie ouest et de plus en plus par des institutions et des immeubles d'appartements à



la taille un peu plus modeste, au fur et à mesure que l'on se dirige vers l'est. Les dimensions de la voirie combinées à la hauteur des immeubles, encadrent des espaces dont l'échelle est comparable à celle d'autres grandes artères des métropoles nord-américaines et font du boulevard René-Lévesque une voie unique en son genre au Québec.

Ce tronçon est caractérisé par la diversité des fonctions urbaines et la densité de la population qui habite et fréquente le quartier. La rue Guy, le boulevard René-Lévesque, la rue Berri et la rue Peel supportent divers modes de transport et donnent accès au métro et aux trains de banlieue. Les trottoirs de ces artères accueillent un grand nombre de piétons et la chaussée n'est pas dédiée qu'aux seuls automobilistes, mais accueille aussi des pistes cyclables et des voies réservées pour les autobus. Le boulevard René-Lévesque, l'artère principale du centre-ville de Montréal, est divisé par un terre-plein central bétonné ou gazonné.

Les espaces publics sont nettement plus minéraux que dans le tronçon précédent, tant à cause de l'important achalandage du domaine public qui nécessite beaucoup d'espace pour la circulation, que par les conditions climatiques et pédologiques qui ne sont pas favorables à la croissance des végétaux (ombre et couloirs de vents dus aux grands immeubles, imperméabilisation du sol, etc.). Depuis le boulevard René-Lévesque il est possible d'apercevoir de petites portions du flanc sud du mont Royal grâce à une dizaine de percées visuelles protégées situées au niveau de rues perpendiculaires au boulevard. (Voir l'annexe C à la page 133)

L'axe du tramway emprunte d'abord la rue Guy qui s'engouffre dans un espace nettement vertical bordé par de grands immeubles, puis tourne vers l'est sur le boulevard René-Lévesque qui est divisé en cinq séquences selon les caractéristiques de l'espace public, le style architectural des immeubles et les fonctions urbaines que ces immeubles abritent. L'axe du tramway suit ensuite la rue Berri et traverse le square Viger avant d'atteindre le Vieux-Montréal.

Ce tronçon est divisé en neuf séquences.

■ Séquence 1 – La rue Guy (de la rue Sherbrooke Ouest au boulevard René-Lévesque Ouest)

La rue Sherbrooke Ouest marque la limite entre le centre-ville et les quartiers résidentiels et institutionnels du flanc sud de la montagne, où le chemin de la Côte-des-Neiges devient la rue Guy. L'espace public devient résolument vertical à cause du rapport entre la largeur de la voie et la hauteur des immeubles. L'achalandage piétonnier est très dense aux abords des pavillons de l'Université Concordia et de l'intersection avec la rue Sainte-Catherine Ouest.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** de 125,0 à 240,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 17,5m, 1 voie + stationnement direction sud et 2 voies + stationnement ou voie réservée direction nord
- Trottoirs:** 1,3 à 2,8m env.
- Intersections:** 4 intersections importantes
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à 10,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** aligné
- Continuité du cadre bâti:** continu, avec ouverture au niveau de la place Norman-Bethune
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** 2 à 20 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral du côté ouest, sauf heures de pointe
- Affichage:** publicité sur abribus, enseignes commerciales
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, bancs
- Éclairage:** lampadaires routiers et urbains
- Revêtements de sol:** asphalte, béton, pavés de béton
- Végétation:** jeunes arbres et arbuste sur la place Norman-Bethune
- Aménagement du domaine privé:** haies, grilles, murets, quelques arbres matures et aménagements paysagers sur la portion sud de la séquence.

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** mixte
- Autre fonction urbaine présente:** institutionnel
- Immeubles d'intérêt:** monument à Norman Bethune, nouveaux pavillons de l'Université Concordia, la banque de Toronto, maison mère des Soeurs Grises, maisons James-Edward-Major et Joseph-Sawyer
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** volumétrie variée; constructions allant de la deuxième moitié du 19^e siècle en pierre grise de Montréal (maison mère des Soeurs Grises), jusqu'à aujourd'hui (nouveaux pavillons de l'Université Concordia)

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** le domaine public est clairement délimité par des façades, clôtures ou murets. Les nouveaux pavillons de l'Université Concordia dominant par leurs dimensions et donnent l'identité à cette séquence par leur architecture contemporaine. Le regard est fortement guidé par le cadre bâti selon une direction nord-ouest/sud-est. Une percée visuelle sur une petite portion du flanc sud de la montagne est perceptible depuis la rue Guy.
- Ambiance:** des espaces réduits contenus par des immeubles de grandes dimensions confèrent à ce tronçon très urbain des airs de 'canyon'. Le réaménagement de la place Norman-Bethune procure une respiration à ce couloir étroit animé par la présence de nombreux piétons.



LA PLACE NORMAN-BETHUNE



LES NOUVEAUX PAVILLONS DE L'UNIVERSITÉ CONCORDIA



LA BANQUE DE TORONTO



LA MAISON MÈRE DES SOEURS GRIS

■ **Séquence 2 – Le boulevard René-Lévesque Ouest (de la rue Guy à la rue Stanley)**

Cette séquence est caractérisée par la transformation en cours de son cadre bâti. Sur quelques îlots subsistent d'anciens immeubles, alors que sur d'autres ils ont été détruits pour faire place à des terrains vacants occupés par des stationnements, ou à d'imposantes tours à bureaux. La modeste part de l'espace public réservé aux piétons, la largeur de la chaussée et la présence de nombreux stationnements donnent beaucoup d'importance à l'automobile.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** de 84,0 à 104,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 25,4m, 2 x 2 voies + voies réservées + terre-plein central
- Trottoirs:** 3,0 à 3,2m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à 5,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** aligné
- Continuité du cadre bâti:** discontinu (nombreux terrains vacants)
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** 3 à 45 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** quelques panneaux publicitaires sur les terrains vacants, publicité sur abribus, quelques enseignes commerciales
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, bancs, colonnes Morris
- Éclairage:** lampadaires routiers sur le terre-plein central
- Revêtements de sol:** asphalte et béton
- Végétation:** ça et là, quelques arbres peu à moyennement matures
- Aménagement du domaine privé:** stationnements avec quelques arbres en bordure; plaza de la tour IBM-Marathon, d'un design recherché, construite avec des matériaux de qualité

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** commerciale (bureaux)
- Autre fonction urbaine présente:** commerciale (hôtels)
- Immeubles d'intérêt:** tour IBM-Marathon
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** volumétrie variée; constructions allant de la deuxième moitié du 19^e siècle (maisons de ville), en passant des immeubles typiques des années 1970 (hôtel Maritime Plaza) jusqu'à des immeubles à bureaux et hôtels récents (tour IBM-Marathon, Cité du commerce électronique, hôtel Le Crystal)

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** étant donné les vastes terrains non construits, occupés actuellement par des stationnements, cette séquence se distingue des suivantes par sa moins grande homogénéité. Les espaces publics sont principalement confinés aux trottoirs du boulevard, mais certains immeubles offrent des espaces de transition semi-privés de qualité (plaza de la tour IBM-Marathon).
- Ambiance:** la priorité a été donnée à la circulation véhiculaire. Ce choix se reflète dans la largeur de la chaussée, dans la dimension relativement réduite des trottoirs, dans le caractère aléatoire et discontinu des plantations de rue et le peu d'emphase mise sur la qualité des espaces piétonniers (revêtement de sol, mobilier urbain ou éclairage) et ce malgré le grand nombre de travailleurs fréquentant le quartier des affaires.



DES MAISONS DE VILLE TRANSFORMÉES EN RESTAURANTS ET COMMERCES



LES AMÉNAGEMENTS DES TERRAINS VACANTS UTILISÉS COMME STATIONNEMENT



LA CITÉ DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE



LA PLAZA DE LA TOUR IBM-MARATHON

■ **Séquence 3 – Le boulevard René-Lévesque Ouest (de la rue Stanley à la rue Mansfield)**

La linéarité du boulevard René-Lévesque est interrompue par deux squares qui forment en fait un seul et même espace vert entouré d'immeubles patrimoniaux et emblématiques du paysage urbain montréalais. Le prestige de cet espace est renforcé par le réaménagement récent du square Dorchester qui reprend dans ses grandes lignes le design originel et met en valeur la collection de monuments et de statues que l'on y trouvait avant son réaménagement. La portion sud de cet espace vert, la place du Canada, sera également prochainement réaménagée.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** 90,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 24,8m, 2 x 2 voies + voies réservées + terre-plein central
- Trottoirs:** 3,1 à 3,7m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à 5,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** aligné
- Continuité du cadre bâti:** continu, ouverture exceptionnelle au niveau du square Dorchester et de la place du Canada
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** jusqu'à 45 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** publicité sur abribus seulement
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, bancs, colonnes Morris
- Éclairage:** lampadaires routiers sur le terre-plein central
- Revêtements de sol:** asphalte et béton, pavés de pierre au niveau du square Dorchester et dalles de pierre au pied de l'édifice Sun Life
- Végétation:** jeunes arbres de rue et arbres matures sur le square Dorchester et la place du Canada
- Aménagement du domaine privé:** escalier monumental de la cathédrale.

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** commerciale (bureaux)
- Autre fonction urbaine présente:** commerciale (hôtels)
- Immeubles d'intérêt:** tour CIBC, édifice Sun Life, cathédrale Marie-Reine-du-Monde, tour 1000 rue de la Gauchetière, hôtel Château-Champlain, hôtel Windsor, édifice Dominion Square
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** volumétrie variée; constructions de la première moitié du 19^e siècle jusqu'aux années 1960; granit gris, pierre grise de Montréal, verre, métal, béton

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** le square Dorchester et la place du Canada forment un seul et même espace au travers duquel passe le boulevard René-Lévesque Ouest. C'est un espace emblématique dans le paysage montréalais, tant par son histoire, son unicité et sa situation au cœur du centre des affaires, que par les immeubles de prestige qui l'entourent. Cet espace forme un ensemble cohérent structuré par les contours rectilignes du square Dorchester et de la place du Canada, ainsi que par le contraste entre l'aspect minéral du cadre bâti et celui végétal du square et de la place.
- Ambiance:** paysage de square urbain prestigieux caractérisé par le dialogue entre une nature strictement organisée et encadrée et un bâti d'une grande valeur patrimoniale et symbolique.



L'ÉDIFICE SUN LIFE ET LA PLACE VILLE-MARIE



LA CATHÉDRALE MARIE-REINE-DU-MONDE ET LE 1000 RUE DE LA GAUCHETIÈRE

■ **Séquence 4 – Le boulevard René-Lévesque Ouest (de la rue Mansfield à la rue De Bleury)**

C'est au niveau de cette section du boulevard René-Lévesque que la surface occupée par des bureaux est la plus élevée, comme en témoigne la hauteur des immeubles, la continuité du cadre bâti et la quasi absence de terrains vacants. L'espace public se limite le plus souvent aux trottoirs mais on trouve également quelques plazas et des petits squares donnant sur le boulevard. Compte tenu des conditions climatiques (absence de soleil et vent rabattu par les immeubles), c'est sur cette séquence que l'on trouve le moins de végétation.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** de 60,0 à 160,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 24,5m, 2 x 2 voies + voies réservées + terre-plein central
- Trottoirs:** 3,6m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à 5,0 m env.
- Alignement du cadre bâti:** aligné
- Continuité du cadre bâti:** continu + petites ouvertures (places)
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** jusqu'à 43 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** publicité sur abribus, quelques enseignes commerciales
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, bancs, colonnes Morris
- Éclairage:** lampadaires routiers sur le terre-plein central
- Revêtements de sol:** asphalte, béton, pavés de béton
- Végétation:** arbres de rue; arbres plantés dans terre-plein central; arbres matures occupent les places publiques
- Aménagement du domaine privé:** l'esplanade de la Place Ville-Marie et les seuils de certains immeubles ont été aménagés avec soin

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** commerciale (bureaux)
- Autre fonction urbaine présente:** commerciale (hôtels)
- Immeubles d'intérêt:** Place Ville-Marie, hôtel le Reine Elizabeth, maison William-Dow, basilique Saint-Patrick
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** volumétrie variée; constructions allant du milieu du 19^e siècle (maison William-Dow, basilique Saint-Patrick), en passant des immeubles emblématiques des années 1960 (Place Ville-Marie, hôtel le Reine Elizabeth) jusqu'à des tours plus récentes (siège social de SNC-Lavalin); pierre grise, verre, métal, béton

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** sans doute l'espace le plus minéral et le moins ensoleillé de l'axe emprunté par le futur tramway. L'effet de 'canyon' dû au rapport entre la hauteur des immeubles et le gabarit de la voirie est marqué. Cependant, de petits espaces publics, au-delà de l'espace du boulevard (esplanade de la Place Ville-Marie, place Monseigneur-Charbonneau, place du Frère-André), offrent une échelle plus humaine. Les immeubles emblématiques comme la Place Ville-Marie participent à façonner l'identité montréalaise.
- Ambiance:** à Montréal, c'est depuis cette séquence que le paysage urbain d'une grande artère nord-américaine caractérisée par la verticalité et le gigantisme des proportions est le plus marqué.



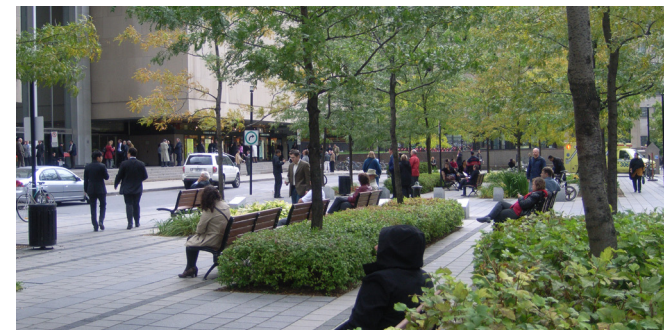
LE SOCLE DE LA PLACE VILLE-MARIE



L'ESPLANADE DE LA PLACE VILLE-MARIE



LA PLACE DU FRÈRE-ANDRÉ



LA PLACE MONSEIGNEUR-CHARBONNEAU

■ **Séquence 5 – Le boulevard René-Lévesque Ouest (de la rue De Bleury à la rue Clark)**

Bien qu'il n'ait pas de rupture nette avec la séquence précédente, celle-ci est caractérisée par une diminution de la hauteur des immeubles, une plus grande mixité des fonctions urbaines, ainsi que la présence de grands complexes de bureaux accueillant des services publics (complexe Guy-Favreau) et des sièges sociaux de grandes sociétés québécoises (Hydro-Québec et Caisses Desjardins). Les conditions climatiques, moins sévères que dans la séquence précédente, favorisent la croissance du gazon, des arbustes et des arbres.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** de 110,0 à 200,0 m env.
- Largeur type de la chaussée:** 29,0m 2 x 3 voies + voies réservées + terre-plein central
- Trottoirs:** 4,1 à 7,9m env.
- Intersections:** plus distantes que dans la séquence précédente
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à 10,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** moins aligné, la marge de recul varie
- Continuité du cadre bâti:** discontinu, présence d'un terrain vacant
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** de 3 à 40 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** publicité sur abribus,
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, bancs, colonnes Morris
- Éclairage:** lampadaires routiers sur le terre-plein central
- Revêtements de sol:** asphalte, béton, pavés de béton, grilles d'arbres
- Végétation:** jeunes arbres sur les trottoirs et le terre-plein central.
- Aménagement du domaine privé:** les seuils et esplanades des complexes Desjardins et Guy-Favreau sont plantés d'arbres, arbustes, haies et vivaces

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** commerciale (bureaux)
- Autre fonction urbaine présente:** commerciale (hôtels et centres commerciaux)
- Immeubles d'intérêt:** complexe Desjardins, complexe Guy-Favreau, édifice Hydro-Québec
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** volumétrie variée; constructions plus horizontales; immeubles construits dans la deuxième moitié du 20^e siècle; deux petits immeubles accueillent des restaurants

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** la surface au sol des immeubles est plus grande et ils occupent des îlots urbains complets. Ils ont des basiliaires ou encore des décrochés, ce qui délimite un espace plus évasé, moins vertical. Les grandes institutions que sont les caisses Desjardins et Hydro-Québec, ainsi que des complexes de bureaux du gouvernement fédéral marquent fortement le paysage urbain par leur architecture distinctive. Ils aident à s'orienter dans la ville et contribuent à l'identité du secteur. L'espace du boulevard est souvent en continuité avec celui des espaces publics intérieurs des bâtiments.
- Ambiance:** les sièges de diverses institutions fédérales et provinciales donnent une connotation institutionnelle, voire politique à cette séquence.



LE BASILIAIRE ET LA TOUR SUD DU COMPLEXE DESJARDINS



LE COMPLEXE GUY-FAVREAU



UN TERRAIN VAGUE VOUÉ À UN DÉVELOPPEMENT FUTUR (CONDOMINIUMS POM)

■ **Séquence 6 – Le boulevard René-Lévesque Ouest et Est (de la rue Clark à la rue Berri)**

Après la rue Clark, on ne trouve pratiquement plus de tours à bureaux. Les grands immeubles accueillent dorénavant des appartements, des hôtels, des services hospitaliers et des pavillons de l'Université du Québec à Montréal (UQÀM). D'anciens immeubles à caractère institutionnel ont été transformés en condominiums.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** de 60,0 à 125,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 29,2m, 2 x 3 voies + voies réservées + terre-plein central
- Trottoirs:** 2,9 à 4,4m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à 5,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** aligné
- Continuité du cadre bâti:** presque continu sauf stationnement en façade et petit espace public (place du Cardinal-Paul-Émile-Léger)
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** de 2 à 18 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf aux heures de pointe
- Affichage:** publicité sur abribus, quelques enseignes commerciales
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, bancs, colonnes Morris
- Éclairage:** lampadaires routiers sur le terre-plein central
- Revêtements de sol:** asphalte, béton, pavés de béton au niveau de la place du Cardinal-Paul-Émile-Léger
- Végétation:** arbres moyennement matures sur les trottoirs et le terre-plein central qui profitent d'un ensoleillement plus généreux
- Aménagement du domaine privé:** quelques plantations d'arbres, d'arbustes et de vivaces, surfaces piétonnes en pavés de béton



LA PLACE DU CARDINAL-PAUL-ÉMILE-LÉGER



UN ANCIEN IMMEUBLE INSTITUTIONNEL TRANSFORMÉ EN CONDOMINIUMS

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** résidentielle
- Autre fonction urbaine présente:** institutionnelle (hôpital et université), commerciale (hôtels et quelques commerces)
- Immeubles d'intérêt:** aucun
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** îlots plus étroits que dans la séquence précédente et fonction résidentielle prédominante; constructions présentent des proportions plus verticales; quelques immeubles résidentiels de la fin du 19^e siècle, mais la majorité construite dans la deuxième moitié du 20^e siècle; UQÀM et plus particulièrement l'Hôpital Saint-Luc présentent des façades imposantes.

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** la forme et les fonctions du cadre bâti se diversifient par rapport aux séquences précédentes. Son gabarit s'amenuise et l'espace public s'élargit et devient moins vertical, permettant un plus grand ensoleillement favorable à la croissance des végétaux. Une portique typique, au-dessus du boulevard Saint-Laurent, marque l'entrée du quartier chinois. Cette séquence du boulevard René-Lévesque forme une transition avec le quartier latin et le centre-ville. Les arbres de rue rendent les trottoirs plus accueillants.
- Ambiance:** malgré les fonctions urbaines qui changent et la plus grande présence de piétons (résidents et étudiants), la priorité de cette artère est toujours donnée à la circulation automobile.



LES ARBRES ONT BEAUCOUP DE PRÉSENCE SUR CETTE SÉQUENCE



LA PORTE DU QUARTIER CHINOIS AU-DESSUS DU BOULEVARD SAINT-LAURENT

■ **Séquence 7 – La rue Berri (du boulevard René-Lévesque à la rue Viger Est)**

La rue Berri se situe au coeur du quartier latin et quelques anciens bâtiments institutionnels témoignent de l'époque où, à Montréal, l'enseignement universitaire francophone se faisait dans ce quartier. Le reste du bâti est composé de petites conciergeries d'époque de styles variés mais dont le gabarit homogène harmonise le paysage. Son emprise étant très large, la rue Berri a pu intégrer une piste cyclable séparée de la chaussée par un terre-plein.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** 120,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 21,0m, 2 x 2 voies + piste cyclable + stationnement + 2 terre-pleins
- Trottoirs:** 4,5 à 4,8m env.
- Intersections:** 3 intersections
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à 2,5m env.
- Alignement du cadre bâti:** aligné
- Continuité du cadre bâti:** continu
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** 1 à 3 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral des deux côtés
- Affichage:** publicité sur abribus, quelques enseignes commerciales
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, colonnes Morris
- Éclairage:** lampadaires urbains
- Revêtements de sol:** asphalte et béton, dalles de pierre au niveau de la place Jean-Ernest-Laforce
- Végétation:** arbres de rue de maturité variable, arbres matures au nord de la rue de la Gauchetière Est
- Aménagement du domaine privé:** escaliers d'accès aux immeubles, jardinets plantés de petits arbres, arbustes et vivaces



UNE STATION DE VÉLO EN LIBRE-SERVICE BIXI SUR LA RUE BERRI



L'ACADÉMIE MARCHAND

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** résidentiel
- Autre fonction urbaine présente:** mixte commerciale/résidentielle
- Immeubles d'intérêt:** académie Marchand
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** homogène
- Caractéristiques architecturales:** le bâti présente une certaine cohérence dans sa volumétrie, même si on peut observer une dissymétrie dans les époques de construction des immeubles entre le côté est et le côté ouest de la rue; sur le côté est des immeubles de la fin du 19^e siècle en pierre grise et en briques font face à des immeubles des années 1980 en briques d'argile ou en brique de béton

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** sur la rue Berri, le rapport entre la largeur de la voie et la hauteur des immeubles est inversé par rapport au boulevard René-Lévesque. La chaussée est large et peut même se permettre d'accueillir une piste cyclable, alors que le bâti (constitué le plus souvent d'immeubles d'appartements) est de dimension réduite (de deux à quatre étages). Cette portion de la rue Berri, avec ses édifices de hauteur réduite et ces quelques immeubles institutionnels, forme un ensemble cohérent.
- Ambiance:** des espaces publics clairement définis par des façades d'immeubles alignés avec une marge de recul réduite, les arbres de rue, la piste cyclable et les larges trottoirs rendent cet espace accueillant et confortable pour les cyclistes et les piétons.



LA PISTE CYCLABLE DE LA RUE BERRI



LE JARDIN DE LYON DE LA PLACE JEAN-ERNEST-LAFORCE

■ **Séquence 8 – La rue Berri (de la rue Viger Est à la rue Saint-Antoine Est – square Viger)**

La rue Berri traverse un autre espace vert ancien et emblématique de Montréal: le square Viger. Contrairement au square Dorchester et à la place du Canada, celui-ci a été entièrement redessiné suite à la construction de l'autoroute Ville-Marie dans les années 1980. Bien qu'il soit amplement végétalisé et qu'il ait bénéficié d'un design élaboré et original pour lequel des artistes reconnus ont travaillé, il est tourné sur lui-même, peu utilisé par la population en général et est actuellement plutôt reconnu pour être fréquenté par des itinérants.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** non applicable
- Largeur type de la chaussée:** 25,0m, 2 x 3 voies + piste cyclable + terre-plein central
- Trottoirs:** présent que sur le côté est: 3,6m env.
- Intersections:** 2 intersections
- Marge de recul du cadre bâti:** non applicable
- Alignement du cadre bâti:** non applicable
- Continuité du cadre bâti:** non applicable
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** non applicable

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** aucun stationnement sur la rue Berri
- Affichage:** aucun affichage
- Mobilier urbain:** aucun mobilier urbain sur les trottoirs de la rue Berri
- Éclairage:** lampadaires urbains
- Revêtements de sol:** asphalte, béton
- Végétation:** il n'y a pas de végétation sur les trottoirs de la rue Berri, mais la végétation du square, plus particulièrement sur sa portion est, participe au verdissement de l'espace public.
- Aménagement du domaine privé:** non applicable



LE SQUARE VIGER



LES AMÉNAGEMENTS POUR ACCOMMODER LES MOTORISTES, CYCLISTES ET PIÉTONS

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** espace vert
- Autre fonction urbaine présente:** aucune
- Immeubles d'intérêt:** édifice Gilles-Hocquart
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** le square Viger est entouré de bâtiments prestigieux dont l'ancienne gare-hôtel Viger et l'édifice Gilles-Hocquart qui accueillait jusqu'à la fin des années 1960, l'École des hautes études commerciales

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** Comme pour la traversée de l'espace regroupant le square Dorchester et la place du Canada, l'axe de la rue Berri sur lequel passera le tramway est relégué au second plan par rapport à l'espace rectangulaire orienté est-ouest occupé par le square Viger. Il joue un rôle de point de repère et constitue une composante identitaire importante du paysage perçu depuis cette séquence.
- Ambiances:** malgré le fait que l'autoroute passe en tunnel, cet espace constitue une barrière pour les piétons et les cyclistes qui veulent atteindre le Vieux-Montréal compte tenu de l'important trafic circulant sur les rues Viger Est et Saint-Antoine Est.



LES PLANTES GRIMPANTES COUVRANT L'OEUVRE 'AGORA'



L'ÉDIFICE GILLES-HOCCUART

■ **Séquence 9 – La rue Peel (de la rue Saint-Antoine Ouest au boulevard René-Lévesque Ouest)**

Bien qu'elle soit située à la fin de la boucle qu'effectuera le tramway au centre-ville, cette séquence fait partie du tronçon 4. Comme pour la séquence 3, elle traverse l'espace vert formé du square Dorchester et de la place du Canada. Des bâtiments patrimoniaux tels que la gare Windsor et l'église anglicane Saint-George, bordent la voie.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** de 115,0 et 225,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 19,4m, 2 x 2 voies + stationnement + terre-plein central
- Trottoirs:** 3,7m env.
- Intersections:** 3 intersections
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0 à + de 10,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** le bâti n'est pas aligné
- Continuité du cadre bâti:** continu
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** de 4 à 38 étages

Aménagement de l'espace public

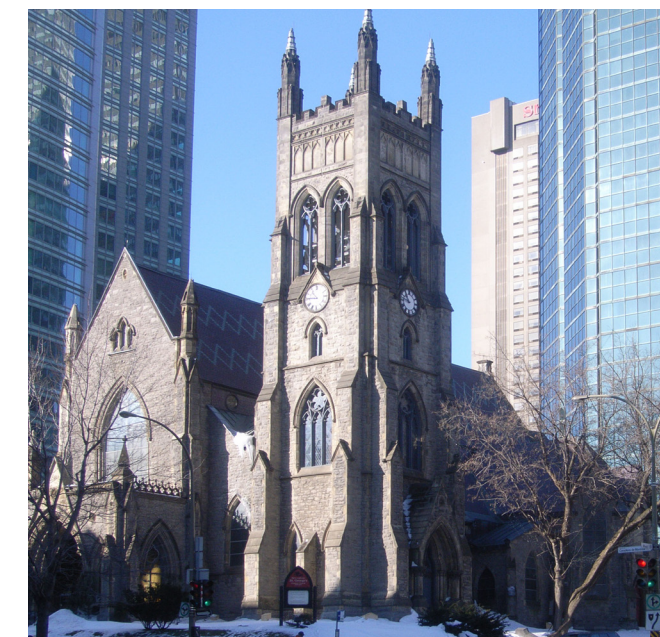
- Stationnement:** latéral des deux côtés, sauf heures de pointe
- Affichage:** publicité sur abribus
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles, colonnes Morris
- Éclairage:** lampadaires routiers
- Revêtements de sol:** asphalte, béton
- Végétation:** quelques jeunes arbres sur trottoirs de la rue Peel près de l'hôtel Château Champlain; végétation de la place du Canada qui verdit le paysage de cette séquence
- Aménagement de l'emprise privée:** un aménagement paysager, visible depuis la rue, occupe l'espace derrière l'église Saint-George

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** bureaux (édifice La Laurentienne)
- Autre fonction urbaine présente:** commerciale (hôtel Château Champlain) et institutionnelle (église Saint-George)
- Immeubles d'intérêt:** gare Windsor, hôtel Château Champlain, église Saint-George
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** architecture hétéroclite mais d'une grande valeur patrimoniale: gare Windsor et église Saint-George, lieux historiques nationaux du Canada; hôtel Château Champlain, représentative de l'architecture moderne des années 1960

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** le goulot formé par l'hôtel Château Champlain, la gare Windsor et la pente qui mène à la place du Canada enserment un espace public étroit qui contraste avec l'ouverture visuelle que l'on trouve au sommet de la pente. Au niveau de la place, les façades et murs qui bordent la rue Peel à l'ouest orientent le regard vers des bâtiments patrimoniaux emblématiques de Montréal qui se trouvent aux abords du square Dorchester et la place du Canada
- Ambiance:** comme pour la séquence 3, il est possible de percevoir un paysage de grand square urbain prestigieux caractérisé par le dialogue entre une nature strictement organisée et encadrée et un bâti d'une grande valeur patrimoniale et symbolique.



L'ÉGLISE SAINT-GEORGE



LA GARE WINDSOR

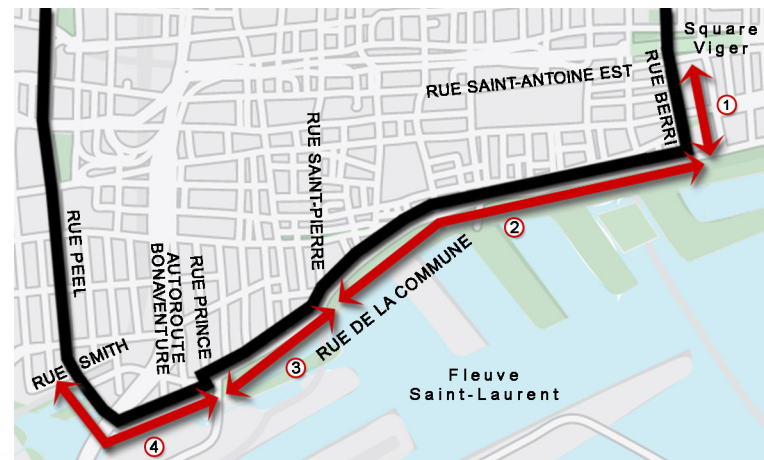
TRONÇON 5 – LE VIEUX-MONTRÉAL ET LE VIEUX-PORT

Après avoir franchi le square Viger, le cinquième tronçon du tramway se poursuit sur une distance de 2,7km. Comme pour le tronçon du mont Royal, ce tronçon permet de découvrir un paysage montréalais emblématique composé de nombreux éléments identitaires tels que des bâtiments patrimoniaux, le Vieux-Port et ses installations, l'enchaînement des façades des magasins-entrepôts de la rue de la Commune, la place Jacques-Cartier et le marché Bonsecours.

Dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, l'environnement de l'axe du futur tramway change considérablement. Tant au niveau du gabarit des immeubles qui devient plus petit, de l'homogénéité de l'architecture (anciens immeubles en pierre grise de Montréal et nouveaux immeubles respectueux du contexte historique dans lequel ils s'insèrent) que des matériaux qui sont souvent utilisés pour le revêtement des sols (dalles, bordures et pavés de pierre) ou des références historiques qui ont servi d'inspiration au design du mobilier urbain, des lampadaires, de la signalisation et des enseignes commerciales. La rue de la Commune qui marque la limite entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, accueille avant tout des activités liées au tourisme et aux loisirs dans sa partie est, alors qu'elles sont plus mixtes dans sa partie ouest. Son taux de fréquentation change considérablement en fonction de la saison et du jour de la semaine.

L'axe du futur tramway emprunte d'abord la rue Berri qui descend vers le Vieux-Port après avoir franchi une porte symbolisée par le viaduc en pierre de la rue Notre-Dame. Par la suite, l'axe suit la rue de la Commune dans sa portion la plus touristique et ensuite dans un secteur où les fonctions tertiaires prédominent. En remontant vers le nord, il traverse un quartier qui subira d'importantes transformations liées au réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Ce tronçon est divisé en quatre séquences.



■ Séquence 1 – La rue Berri (de la rue Saint-Antoine Est à la rue de la Commune Est)

Cette séquence est caractérisée par sa topographie complexe, la présence du viaduc en pierre de la rue Notre-Dame Est, ainsi que par ses bâtiments et ses aménagements (square Dalhousie) d'époques variées qui évoquent l'histoire des lieux et qui respectent le gabarit et en partie les matériaux utilisés traditionnellement dans le Vieux-Montréal. La présence simultanée de la brique et de la pierre sur les façades, marque la transition entre les faubourgs et les magasins-entrepôts et autres édifices en pierre de taille du Vieux-Montréal.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** de 40,0 à 75,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 11,9m, 2 x 1 voies + stationnement un seul côté + piste cyclable + terre-plein
- Trottoirs:** 2,30 à 3,4m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** de 5,00 à 10,00m env.
- Alignement du cadre bâti:** pas toujours aligné sur la rue Berri
- Continuité du cadre bâti:** continu
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** 2 à 7 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral, d'un seul côté
- Affichage:** aucun affichage publicitaire
- Mobilier urbain:** abribus, poubelles
- Éclairage:** lampadaires urbains et piéton
- Revêtements de sol:** asphalte, béton et pavés de pierre
- Végétation:** aucune végétation sur rue; mais plantations du square Dalhousie et du Solano contribuent à verdier l'espace public
- Aménagement du domaine privé:** au niveau du Solano: surfaces bétonnées, pavées ou gazonnées, petits arbres, arbustes et haies

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** résidentielle
- Autre fonction urbaine présente:** mixte commerciale/résidentielle
- Immeubles d'intérêt:** gare-hôtel Viger, gare Dalhousie (cirque Éloïze), maison Sir-George-Étienne-Cartier
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** volumétrie variée; constructions de la première moitié du 19^e siècle (gare et gare-hôtel) jusqu'aux années 2000 (condominiums Solano); matériaux variés (pierre, brique, béton, verre, etc.)

Caractéristiques du paysage urbain

Lisibilité, orientation et cohérence: situé à l'intérieur de l'arrondissement historique de Montréal, cette séquence est caractérisée par des espaces plus complexes liés à l'histoire et à la topographie du site. D'ailleurs, les revêtements de sol, le mobilier urbain, la signalisation et les enseignes utilisent des formes, des couleurs, des matériaux et des caractères typographiques particuliers qui ont forgé une identité propre au Vieux-Montréal. En hiver, depuis le viaduc de la rue Notre-Dame Est, le fleuve est perceptible à travers les branches dénudées des arbres feuillus de la promenade du Vieux-Montréal.

Le fait de monter légèrement avant de passer sous le pont de la rue Notre-Dame Est, puis de descendre par la suite, accentue l'effet de 'seuil' d'entrée dans le Vieux-Montréal. Cependant le pont, qui avait été réalisé pour permettre l'accès à la gare-hôtel Viger depuis les voies ferrées longeant le port, n'a plus vraiment de raison d'être aujourd'hui si ce n'est d'être un témoignage des transformations urbaines qu'a subi ce secteur.

Ambiance: les anciens immeubles rénovés, autant que le bâti récent, la topographie marquée, le mobilier et la signalisation propre au Vieux-Montréal, ainsi que la vue s'ouvrant sur le fleuve, font de cette séquence une transition marquant l'arrivée dans le Vieux-Montréal et sur le Vieux-Port.



LE SQUARE DALHOUSIE



LE VIADUC DE LA RUE NOTRE-DAME EST AU-DESSUS DE LA RUE BERRI



LA VUE SUR LE FLEUVE DEPUIS LE VIADUC DE LA RUE NOTRE-DAME EST

■ **Séquence 2 – La rue de la Commune Est et Ouest (de la rue Berri à la rue Saint-Pierre)**

Cette séquence donne à voir un des paysages montréalais les plus emblématiques. L'alignement en arc de cercle des façades de pierre de la rue de la Commune éclairées par un soleil de début de journée, les immeubles patrimoniaux, les installations du port, le fleuve et les îles, sont autant de composantes qui singularisent et valorisent ce paysage. Cette portion de la rue de la Commune est visitée par de nombreux touristes qui cheminent entre les points d'intérêts du Vieux-Port et les attraits offerts par les rues imprégnées d'histoire du Vieux-Montréal.

Forme des îlots et implantation du bâti

Largeur type des îlots: très variable, de 70,0 à 180,0m env.

Largeur type de la chaussée: 2 x 1 voies + voie réservée sur une portion de cette séquence + stationnement (11,3m)

Trottoirs: 3,8 à 5,0m env.

Intersections: nombreuses

Marge de recul du cadre bâti: 0,0m à 5,0m env.

Alignement du cadre bâti: aligné

Continuité du cadre bâti: continu

Nombre approximatif d'étages des immeubles: 3 à 5 étages

Aménagement de l'espace public

Stationnement: latéral des deux côtés

Affichage: enseignes commerciales discrètes

Mobilier urbain: poubelles et bancs

Éclairage: lampadaires urbains sur fût et en applique

Revêtements de sol: asphalte, béton, bordures de pierre, dalles de pierre, pavés de béton, poussière de pierre, grilles d'arbre

Végétation: Alignement monospécifique d'arbres (érable argenté), formant un mail. Plus à l'ouest, alignements de plusieurs espèces d'arbres et d'arbustes.

Aménagement du domaine privé: surfaces minérales en prolongement du trottoir

Espaces publics adjacents: rue de la Commune liée historiquement et visuellement au port, mais dissociée par la présence de certaines infrastructures créant une barrière (voie ferrée, ancien mur protégeant des inondations) et par la succession d'aménagements des 30 dernières années qui ont été conçus indépendamment l'un de l'autre

Caractéristiques du cadre bâti

Fonction urbaine principale: mixte résidentielle/commerciale

Autre fonction urbaine présente: aucune

Immeubles d'intérêt: chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours, marché Bonsecours, entrepôt frigorifique du port de Montréal, édifice de l'Ancienne-Douane, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière)

Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti: homogène

Caractéristiques architecturales: cadre bâti constitué essentiellement de magasins-entrepôts construits durant la deuxième moitié du 18^e siècle; façades revêtues de pierre grise de Montréal

Caractéristiques du paysage urbain

Lisibilité, orientation et cohérence: l'axe du futur tramway pénètre dans un espace public exceptionnel, qui a bénéficié avec les années, de nombreux réaménagements pour le mettre en valeur et en faire un lieu très fréquenté par les touristes.

Au 19^e siècle, la rue de la Commune n'existait pas comme telle. Il y avait à cet endroit la partie supérieure des quais où étaient transbordées les marchandises depuis les navires vers les magasins-entrepôts. Les bâtiments, de dimension relativement modeste sont irréguliers dans leurs formes, mais la pierre grise de Montréal uniformise les façades. L'aménagement de la rue de la Commune est plus complexe qu'une rue normale. Sur le côté nord, elle est bordée par un large trottoir revêtu de dalles de pierre. Sur le côté sud trois larges marches mènent à un mail planté d'érables argentés. Il en résulte des espaces harmonieux, d'échelle humaine, très confortables pour les piétons, d'une grande lisibilité.

Malgré la proximité du fleuve, ce dernier ne se devine que par la présence des installations portuaires ou par les bateaux amarrés aux quais. L'eau proprement dite est peu visible, plus particulièrement en été, lorsque les feuillages des arbres de la promenade du côté sud de la rue de la Commune bloquent les vues. En plus du caractère patrimonial des lieux, des vues sur l'île Sainte-Hélène et la Biosphère, quelques éléments repères tels que la tour de l'horloge, la coupole du marché Bonsecours et les silos à grains singularisent encore davantage le paysage perçu depuis la rue de la Commune.

Ambiance: les piétons semblent avoir la priorité en ces lieux grâce aux revêtements de sol des espaces véhiculaires rappelant ceux des espaces réservés aux piétons. La présence des installations portuaires et des horizons ouverts évoquant le passé maritime des lieux et les foules nombreuses qui déambulent sur la rue de la Commune en période estivale, singularise cet endroit par rapport à tout autre lieu du grand Montréal.



LE MARCHÉ BONSECOURS



LA PLACE JACQUES-CARTIER



LA PROMENADE MINÉRALE AVEC SON MAIL D'ÉRABLES ARGENTÉS



UNE AUTRE VUE DE LA PROMENADE



LA VOIE FERRÉE SÉPARANT LE PORT DE LA RUE DE LA COMMUNE



LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DU VIEUX-PORT



LA PLACE ROYALE



UNE TERRASSE AMÉNAGÉE SUR LE TROTTOIR

■ **Séquence 3 – La rue de la Commune Ouest (de la rue Saint-Pierre à la rue Prince)**

Profitant d'un cadre agréable et valorisant, des entreprises, des immeubles de condominiums et quelques commerces se sont implantés sur cette séquence. L'homogénéité de matériaux, de style architectural et d'époque de construction qui dominaient dans la séquence précédente font place à un plus grand éclectisme. L'espace public devient plus étroit mais il reste tout de même une large esplanade qui se situe dans le prolongement du parc linéaire Peel-Smith.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** de 50,0 à 125,0m env.
- Largeur type de la chaussée:** 13,4m, 2 x 1 voies + stationnement ou voie réservée
- Trottoirs:** 2,4 à 3,7m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** aligné
- Continuité du cadre bâti:** continu
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** de 1 à 8 étages

Aménagement de l'espace public

- Stationnement:** latéral, des deux côtés
- Affichage:** quelques discrètes enseignes commerciales
- Mobilier urbain:** poubelles
- Éclairage:** lampadaires urbains sur fût et en applique
- Revêtements de sol:** asphalte, béton, pavés, dalles et bordures de pierre, poussière de pierre
- Végétation:** alignements de plusieurs espèces d'arbres et d'arbustes au sud de la rue; haie épaisse dissimulant la voie ferrée
- Aménagement du domaine privé:** surfaces minérales en prolongement du trottoir

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** résidentielle
- Autre fonction urbaine présente:** mixte commerciale/résidentielle
- Immeubles d'intérêt:** édifice des commissaires, silo à grain n°5, entrepôt William Busby Lambe
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** entrepôts en pierre et l'édifice des commissaires datent de la moitié du 19^e siècle; plusieurs immeubles de condominiums ont été construits à partir du début des années 1990

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** cette séquence est en continuité avec la précédente, mais avec un horizon plus fermé par les structures portuaires se situant dans la portion sud du bassin King Edward. Comme la séquence précédente, la présence d'infrastructures portuaires emblématiques comme les élévateurs à grains évoquent le passé maritime et industriel de ces lieux. Des édifices patrimoniaux tels que l'édifice des Commissaires, ainsi que le silo à grain n°5, sont autant de points de repères aisément perceptibles depuis cette séquence.
- Ambiance:** en continuité avec la séquence précédente, les espaces dédiés aux piétons, aux cyclistes et aux loisirs en général sont prédominants, mais plusieurs composantes du cadre bâti rappellent le passé industriel et portuaire des lieux.



LE SILO À GRAIN N°5



LE MONUMENT À JOHN YOUNG



LE 1 RUE MCGILL, IMMEUBLE DE CONDOMINIUMS



L'ENTREPÔT WILLIAM BUSBY LAMBE

■ **Séquence 4 – La rue de la Commune Ouest (de la rue Prince à la rue Smith)**

Cette séquence traverse un secteur qui connaîtra un important programme de redéveloppement dans les prochaines années liés au projet Havre de Montréal qui comporte notamment le démantèlement de l'autoroute Bonaventure. Situé à la jonction de Griffittown, du Vieux-Port et du parc linéaire du canal Lachine, ce secteur a déjà bénéficié récemment d'aménagements permettant d'améliorer la qualité du cadre de vie et de conforter sa vocation récréotouristique.

Forme des îlots et implantation du bâti

- Largeur type des îlots:** non applicable, trame très irrégulière
- Largeur type de la chaussée:** 9,8m, sens unique à une voie + stationnement + piste cyclable
- Trottoirs:** 3,0m env.
- Intersections:** nombreuses
- Marge de recul du cadre bâti:** de 0,0m env.
- Alignement du cadre bâti:** aligné
- Continuité du cadre bâti:** discontinue (terrains vacants et espaces verts)
- Nombre approximatif d'étages des immeubles:** de 1 à 10 étages

Aménagement de l'espace public

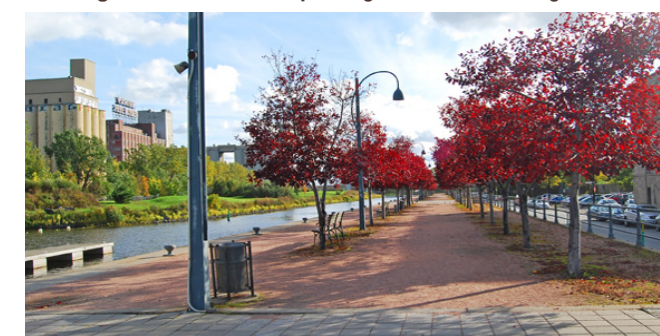
- Stationnement:** latéral, d'un seul côté
- Affichage:** pas d'affichage commercial
- Mobilier urbain:** bancs, poubelles
- Éclairage:** lampadaires urbains
- Revêtements de sol:** asphalte, béton, pavés de béton, grille d'arbre
- Végétation:** alignements d'arbres formant un mail sur la promenade située entre la rue de la Commune et le canal Lachine; arbres de rue sur le trottoir au niveau du bassin Peel; plantations d'arbres et pelouse sur les terrains adjacents aux ateliers de la Ville de Montréal
- Aménagement du domaine privé:** gazon, surfaces en gravier

Caractéristiques du cadre bâti

- Fonction urbaine principale:** commerciale (bureaux, ateliers)
- Autre fonction urbaine présente:** non
- Immeubles d'intérêt:** entrepôt Buchanan, édifice Louis-Charland (Ville de Montréal)
- Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti:** hétérogène
- Caractéristiques architecturales:** entrepôt Buchanan, en pierre, date de la première moitié du 19^e siècle; édifice Louis-Charland construit en 2005 (certifié LEED)

Caractéristiques du paysage urbain

- Lisibilité, orientation et cohérence:** bien que des transformations majeures liées au réaménagement du Havre de Montréal et de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain soient en cours, les traces du passé industriel de ce secteur sont encore bien présentes.
- Ambiance:** berceau de l'industrialisation à Montréal, ce secteur est en train d'effectuer sa mutation tout en conservant des infrastructures rappelant son passé. Le design des espaces publics réaménagés récemment reflète à la fois l'avant-gardisme des entreprises de hautes-technologies qui occupent maintenant les anciens entrepôts et les infrastructures liés à la navigation sur le canal Lachine.



LE MAIL D'ARBRES DU PARC PEEL-SMITH LONGEANT LE CANAL LACHINE



LE MURET SÉPARANT LA CHAUSSÉE DE LA PROMENADE ÉLEVÉE DU PARC



LA PISTE CYCLABLE QUI EMPRUNTE LA CHAUSSÉE DE LA RUE DE LA COMMUNE



L'ÉDIFICE LOUIS-CHARLAND EN ARRIÈRE PLAN

TRONÇON 6 – GRIFFINTOWN

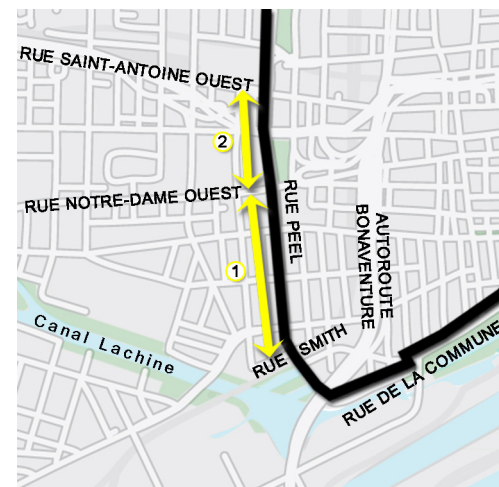
Le dernier tronçon du tramway emprunte la rue Peel sur 1,3km et traverse cet ancien faubourg industriel actuellement en plein processus de revitalisation.

Griffintown, un ancien quartier d'entrepôts et de fonderies, subi depuis maintenant trois décennies, d'importantes transformations visant à le revitaliser.

La proximité du centre des affaires, du Vieux-Montréal et des attraits du Vieux-Port et le parc linéaire du canal Lachine ont favorisé l'implantation d'entreprises spécialisées dans les nouvelles technologies et la construction d'immeubles d'appartements en copropriété.

L'axe du tramway traverse d'abord un secteur caractérisé par la relative continuité du cadre bâti et par la mixité des fonctions urbaines (résidentielle, commerciale, industrielle). Puis, avant d'arriver dans le centre des affaires, il traverse une zone où le paysage urbain est beaucoup plus ouvert tant à cause de la présence du square Chaiboillez, des terrains vacants, que des infrastructures de l'autoroute Ville-Marie (entrée de tunnel, bretelles, viaducs).

Ce tronçon est subdivisé en deux séquences



■ **Séquence 1 – La rue Peel (de la rue Smith à la rue Notre-Dame Ouest)**

Cette séquence de la rue Peel est avant tout fréquentée par des automobilistes qui se rendent dans les garages, ateliers et magasins. Là où il n'y a pas d'édifices, de grands stationnements occupent le domaine privé visible depuis la rue. En plus de ces commerces, on trouve également des anciens immeubles, regroupant de modestes logements et des immeubles d'appartements en copropriété plus récents. Malgré ces résidents, il y a peu de commerces de proximité. Comme il y a peu ou pas de marge de recul, la végétation se limite aux arbres de rue.

Forme des îlots et implantation du bâti

Largeur type des îlots: de 175,0 à 315,0m env.

Largeur type de la chaussée: 16,5m, 2 x 2 voies + stationnement

Trottoirs: 3,7m env.

Intersections: peu nombreuses

Marge de recul du cadre bâti: très variable, minimum 0,0m

Alignement du cadre bâti: pas aligné

Continuité du cadre bâti: peu de continuité mais les grands immeubles sans marge de recul donnent une certaine uniformité

Nombre approximatif d'étages des immeubles: 1 à 6 étages

Aménagement de l'espace public

Stationnement: latéral des deux côtés, sauf heures de pointe

Affichage: très présent sur immeuble et terrains riverains de la rue

Mobilier urbain: absent

Éclairage: lampadaires routiers

Revêtements de sol: asphalte et béton

Végétation: arbres de rue de faible à moyenne maturité

Aménagement du domaine privé: stationnements sommairement aménagés; surfaces en gravier, asphalte, pavés de béton; arbres matures, arbustes et pelouse au niveau du complexe de logement social

Caractéristiques du cadre bâti

Fonction urbaine principale: commerciale

Autre fonction urbaine: résidentielle, industrielle

Immeubles d'intérêt: ancienne brasserie Dow

Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti: hétérogène

Caractéristiques architecturales: le bâti est très varié: on trouve d'anciens bâtiments industriels accueillant aujourd'hui des commerces, des bâtiments commerciaux et résidentiels récents, une série de maisons en rangée construites au début du 20^e siècle, une station de service désaffectée, etc; la brique domine, mais on trouve également des revêtements en béton et crépi

Caractéristiques du paysage urbain

Lisibilité, orientation et cohérence: l'espace public se limite aux trottoirs. La silhouette des immeubles du centre-ville forme un point de repère remarquable en fond de scène pour qui remonte la rue Peel vers le nord. Les nombreux terrains vacants et les fonctions urbaines hétérogènes réduisent la cohérence des espaces, mais les projets résidentiels récents qui s'inspirent de la typologie architecturale du quartier l'améliorent.

Ambiance: la largeur de la rue Peel, les bâtiments industriels et le centre-ville en toile de fond, confère à cette séquence un caractère particulier de quartier industriel en cours de mutation aux abords du centre-ville.



LA VUE SUR LE CENTRE-VILLE DEPUIS L'INTERSECTION AVEC LA RUE WELLINGTON



DES LOTS VACANTS AVEC POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT AU SUD DE LA RUE WELLINGTON



L'ANCIENNE BRASSERIE DOW QUI SERA PROCHAINEMENT TRANSFORMÉE EN ATELIERS DE RECHERCHE POUR L'ÉTS

■ Séquence 2 – La rue Peel (de la rue Notre-Dame Ouest à la rue Saint-Antoine Ouest)

Avant de remonter vers le centre-ville, la rue Peel traverse un secteur qui a été profondément altéré par la construction de l'autoroute Ville-Marie. On y trouve de grands terrains vacants qui dégagent un vaste panorama sur le centre-ville. Des projets immobiliers et l'expansion de l'École de technologie supérieure sont en train de revitaliser ce secteur. D'ici quelques années, le square Chaboillez sur lequel se trouve actuellement le planétarium Dow, sera réaménagé suite au départ prévu du planétarium sur un autre site du grand Montréal.

Forme des îlots et implantation du bâti

Largeur type des îlots: de 130,0 à 200,0m env.

Largeur type de la chaussée: 18,5m, 2 x 2 voies + stationnement

Trottoirs: 2,9 à 3,6m env.

Intersections: peu nombreuses

Marge de recul du cadre bâti: très variable, minimum 0,0m

Alignement du cadre bâti: pas aligné

Continuité du cadre bâti: discontinu tant à cause des terrains vacants, des seuils de certains bâtiments et des espaces verts

Nombre approximatif d'étages des immeubles: 4 à 7 étages

Aménagement de l'espace public

Stationnement: latéral des deux côtés, sauf heures de pointe

Affichage: présent sur abribus et sur des unités d'affichage de rue

Mobilier urbain: abribus, bancs, poubelles colonnes Morris

Éclairage: lampadaires routiers et piétons (planétarium Dow)

Revêtements de sol: asphalte et béton

Végétation: petits arbres de rue; végétation mature (sq. Chaboillez)

Aménagement du domaine privé: stationnements sommairement aménagés; surfaces en gravier, asphalte, pavés de béton; quelques arbustes et pelouses au niveau des stationnements

Caractéristiques du cadre bâti

Fonction urbaine principale: institutionnelle

Autre fonction urbaine présente: commerciale (bureaux)

Immeubles d'intérêt: École de technologie supérieure, planétarium Dow, bureau de poste central

Hétérogénéité ou homogénéité du cadre bâti: hétérogène

Caractéristiques architecturales: grande variété dans le style architectural, l'époque de construction et les fonctions urbaines

Caractéristiques du paysage urbain

Lisibilité, orientation et cohérence: la présence d'un équipement culturel, tel que le planétarium Dow dans le square Chaboillez, semble un peu incongrue au milieu d'un environnement où domine la circulation automobile et des terrains en mutation. La consolidation du secteur par l'implantation de nouveaux bâtiments et équipements établira une plus grande cohérence urbaine.

Ambiance: cette séquence, avec l'arrivée dans le secteur de l'École de technologie supérieure, est appelée à évoluer considérablement. Plusieurs indices confirment cette évolution en cours comme la présence des nouveaux pavillons de l'ÉTS, les potentiels de développement offrent un grand lot vacant et un stationnement.



UN DES PAVILLONS DE L'ÉTS À L'INTERSECTION DE LA RUE NOTRE-DAME OUEST



UN LOT VACANT VOUÉ À UN DÉVELOPPEMENT FUTUR



LE SQUARE CHABOILLEZ AVEC LE CENTRE-VILLE EN ARRIÈRE PLAN

3.0 ENJEUX

En plus des éléments relevés de l'inventaire et de l'analyse, il existe certains enjeux liés à l'insertion du tramway qui auront un impact sur le diagnostic de la première ligne.

3.1 PATRIMOINE

L'identité montréalaise s'exprime à travers un riche ensemble de ressources patrimoniales qui témoignent des différentes époques de développement de la ville et des diverses façons d'aménager, de construire et d'habiter le territoire qui les ont marquées (Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*).

L'axe de la première ligne de tramway se superpose, traverse et côtoie ces ressources patrimoniales. Alors que des éléments plus ponctuels, tels que des monuments et des oeuvres d'art publics et des immeubles classés, participeront à la qualité des paysages urbains perçus par les usagers du tramway. La traversée de territoires tels que l'arrondissement historique et naturel du mont Royal et l'arrondissement historique du Vieux-Montréal sera l'occasion de repenser l'espace public de manière à mettre en valeur ces lieux. De plus, plusieurs secteurs patrimoniaux exceptionnels, qu'ils soient monuments historiques classés, lieux historiques nationaux du Canada, ou encore identifiés par la Ville de Montréal, se trouvent sur l'axe de la première ligne de tramway.

Les éléments du patrimoine bâti et archéologique situés sur l'axe de la première ligne de tramway ou à proximité sont inventoriés dans l'annexe C à la page 118.

LES TRACÉS FONDATEURS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les côtes et les montées établies aux 17^e et 18^e siècles constituent les premières voies de circulation du territoire montréalais. Certaines grilles de rues et d'autres éléments significatifs du tissu urbain montréalais témoignent encore de la persistance de ces tracés fondateurs. (Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*). Par ailleurs, le système des côtes constitue la structure de base du peuplement de l'île sur laquelle s'appuiera tout développement postérieur [...]. Ces tracés servent en quelque sorte de fil conducteur pour la compréhension du territoire. Ils permettent, entre autres, d'expliquer la présence d'un paysage rural ou de bâtiments anciens d'intérêt patrimonial qui apparaissent autrement un peu perdus dans la trame urbaine actuelle (Ville de Montréal, *Évaluation du patrimoine urbain*, 2005).

L'axe de la première ligne ne doit pas diminuer la lisibilité de ces tracés fondateurs, il doit au contraire, la conforter. L'axe devra faciliter la compréhension des liens historiques entre ces tracés et les composantes naturelles du paysage montréalais (le fleuve, la montagne), et entre l'orientation et la forme de la trame urbaine actuelle. Le passage du tramway est une opportunité pour souligner la présence d'immeubles d'intérêt patrimonial le long de ses voies.

LES SECTEURS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les secteurs d'intérêt patrimonial ont été définis pour évoquer un thème ou un événement historique, pour témoigner de la qualité architecturale (forme, usage, technologie constructive) des bâtiments qui composent ces secteurs, ou encore pour souligner qu'ils participent à la qualité de la vie urbaine ou du paysage. (Ville de Montréal, *Évaluation du patrimoine urbain*, 2005). Par leur unicité et leur cohérence préservée, ces secteurs participent à la singularité du tissu urbain de Montréal.

Le design, les matériaux et le positionnement dans l'espace de l'axe de la première ligne doivent s'intégrer, voire mettre en valeur des secteurs d'intérêt patrimonial, par la mise au point d'un design adapté et l'utilisation de maté-

riaux qui s'harmonisent avec ceux présents dans l'espace public et ceux des façades des bâtiments. Certains de ces secteurs, malgré leur potentiel patrimonial et le fait qu'ils aient contribué à forger l'identité montréalaise, nécessitent que des actions de requalification soient lancées pour qu'ils puissent développer leur plein potentiel. Dans ce cas, la venue du tramway pourra être l'occasion de repenser l'aménagement de l'espace public de manière à ce que la réalisation du tramway puisse mettre en valeur les secteurs d'intérêt patrimonial.

LES IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Comme pour les secteurs d'intérêt patrimonial, les immeubles d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés pour évoquer un thème ou un événement historique pour témoigner de la qualité architecturale (forme, usage, technologie constructive) des bâtiments qui composent ces secteurs, ou encore pour souligner qu'ils participent à la qualité de la vie urbaine ou du paysage (Ville de Montréal, *Évaluation du patrimoine urbain*, 2005). Certains de ces immeubles possèdent un intérêt patrimonial qui diffère de celui habituellement accordé au patrimoine traditionnel. C'est le cas, par exemple, des gratte-ciel et immeubles représentatifs de l'architecture du mouvement moderne (construits entre 1930 et 1975) qui marquent une étape importante dans le développement de Montréal et qui participent beaucoup à son identité. Par ailleurs, d'autres immeubles et structures industriels peuvent présenter un intérêt patrimonial soit pour l'originalité de leurs formes et des techniques constructives utilisées ou pour leur valeur emblématique; certains étant associés à l'identité même des quartiers dans lesquels ils se trouvent.

Tout comme pour les secteurs d'intérêt, le design, les matériaux et le positionnement dans l'espace de l'axe de la première ligne de tramway doivent s'intégrer, voire mettre en valeur ces immeubles, par la mise au point d'un design cohérent avec l'architecture de l'immeuble, son contexte, ou encore sa fonction urbaine. L'atteinte de cet objectif passe par l'utilisation de formes, de matériaux ou de végétaux qui s'harmonisent avec ceux présents sur les abords, seuils et façades de ces immeubles.

LES MONUMENTS COMMÉMORATIFS ET OEUVRES D'ART PUBLIC

La Ville de Montréal recommande de protéger les perspectives d'intérêt patrimonial telles que les vues sur le centre-ville, le mont Royal, les plans d'eau, les places publiques, les monuments commémoratifs, etc. (Ville de Montréal, *Évaluation du patrimoine urbain*, 2005).

Le design et le positionnement dans l'espace de l'axe de la première ne doit pas nuire à la perception de ces monuments et oeuvres d'art. L'environnement immédiat de ces éléments de patrimoine doit aussi être préservé.

LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Le patrimoine archéologique témoigne de l'histoire de Montréal et constitue une richesse collective qu'il convient de documenter, de préserver ou de mettre en valeur. Plusieurs arrondissements présentent un important potentiel archéologique lié aux occupations successives du territoire, depuis l'occupation amérindienne jusqu'aux premières phases d'urbanisation et d'industrialisation de Montréal (Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*).

La conception du projet de tramway et la gestion des travaux doivent préserver et mettre en valeur ce patrimoine. Pour atteindre ces objectifs, des actions devront être prises pour parfaire les connaissances des sites potentiellement touchés et pour mettre en place des mesures de protection préventives pendant la phase de construction.

3.2 AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

LE CADRE VISUEL

■ **L'accessibilité visuelle aux paysages urbains de Montréal.** Cet enjeu concerne tant les utilisateurs des espaces publics qui seront traversés par la première ligne projetée que les usagers du tramway. Pour les habitants de la région montréalaise, l'accessibilité visuelle à ces lieux emblématiques et éléments patrimoniaux est importante dans la mesure où leur perception contribue à définir l'identité montréalaise et à renforcer leur sentiment d'appartenance à une communauté.

Les utilisateurs des espaces publics doivent pouvoir continuer, malgré la présence d'une nouvelle infrastructure, à avoir un accès visuel vers les composantes emblématiques du paysage, les cadres bâtis et immeubles patrimoniaux, les monuments et oeuvres d'art public et les espaces verts. Alors que les futurs usagers, dans le cadre de leurs déplacements, devraient également pouvoir profiter de leur présence.

■ **La lisibilité et l'intérêt esthétique du parcours.** La perception des composantes significatives du paysage montréalais permet d'accroître la lisibilité du parcours et de faciliter l'orientation. À partir des wagons du futur tramway, la visibilité de ces éléments pourra susciter l'intérêt des usagers en offrant la possibilité de ressentir une émotion esthétique et de découvrir des nouveaux quartiers. Un aménagement qualitatif des stations et des espaces se trouvant à proximité de la voie contribuera également à rehausser l'intérêt esthétique du parcours. Bien que subjectifs, ces efforts d'aménagement induiront un sentiment de confort et d'agrément chez l'utilisateur et, par conséquent, participeront également à l'attractivité de ce mode de transport.

■ **L'obstruction des vues par des infrastructures encombrantes et la banalisation des espaces urbains.** C'est par la pertinence et la justesse des aménagements proposés que pourront être évitées l'obstruction, même partielle, des vues et la banalisation du contexte cadrant ces vues. Dans la mesure du possible, il sera important de choisir judicieusement la localisation du parcours emprunté par la première ligne du tramway et concevoir un design des stations et des abords des voies qui facilite l'orientation, permet la découverte du paysage montréalais et fait la promotion de ce mode de transport. Il sera également important de vérifier la cohérence des co-visibilités, c'est-à-dire la compatibilité, dans un même champ visuel, du futur tramway avec les composantes emblématiques du paysage et les éléments patrimoniaux.

LA VÉGÉTATION

Les arbres de rue existants seront affectés par l'insertion du nouveau tramway. Des arbres seront certainement supprimés ou transplantés. Cependant, ces impacts potentiels représentent aussi une opportunité pour réaménager les abords de la première ligne avec de nouvelles plantations de rue plus cohérentes et plus diversifiées. (*Une liste d'arbres susceptibles d'être plantés le long de la première ligne se trouve dans l'annexe E à la page 141.*)

■ **L'impact de la nouvelle configuration des rues sur les arbres existants.** Le réaménagement des voies, de façade à façade, aura certainement un impact sur les arbres de rue et les arbres situés sur le domaine privé. Il sera nécessaire de s'interroger sur la possibilité de transplanter certains spécimens et d'en éliminer d'autres, de porter une attention particulière aux spécimens d'exception le long du parcours du tramway et d'évaluer la possibilité de les conserver et minimiser l'impact des travaux sur leur santé. La réalisation d'un bilan de plantation avant et après le réaménagement sera impératif afin d'évaluer l'efficacité des aménagements proposés.

■ **Le choix des végétaux.** Le gabarit des arbres de rue doit permettre le dégagement nécessaire pour le passage de la ligne aérienne de contact (LAC). Les caractéristiques des arbres de rues, plus particulièrement la dimension et l'épaisseur de leurs feuilles, doivent être compatibles avec le bon fonctionnement du tramway. En effet, la décomposition de feuilles épaisses, combinée avec l'humidité automnale produit un liquide visqueux et glissant pouvant réduire la friction sur les rails et engendrer une perte de contrôle.

De manière générale, le choix des espèces devra s'harmoniser avec la végétation existante. Il faudra aussi s'assurer de conserver et renforcer la présence des espèces fragiles existantes. Au fil du temps, plusieurs maladies affectent les arbres des villes. Il faudra être vigilant lors du choix des arbres afin de s'assurer de la résistance des spécimens choisis face aux maladies et aux insectes nuisibles. Il sera important de privilégier un minimum de biodiversité dans le choix des espèces afin d'éviter qu'une rue soit complètement dégarnie en cas d'épidémie. De même, une bonne diversité d'espèces permettra au concepteur des aménagements des espaces adjacents au tramway de diversifier les ambiances selon le milieu d'insertion.

■ **Les conflits potentiels entre l'exploitation du tramway et les végétaux.** La chute de feuilles et de branches à l'automne ou la proximité des arbres avec la LAC peuvent nuire au bon fonctionnement du tramway.

Une conception attentive à ces contraintes et un programme d'entretien spécifique des végétaux bordant la première ligne de tramway devront être élaborés pour réduire l'impact de la présence de végétaux. Ce programme pourra inclure des mesures portant sur le ramassage des feuilles mortes, la taille préventive des branches, etc.

■ **La pérennité des plantations.** Les végétaux constitueront un élément important de l'insertion du projet dans son environnement. En plus du choix d'espèces résistantes, les conditions dans lesquelles ces végétaux vont croître seront déterminantes pour assurer leur développement et leur santé.

Il faudra créer des fosses de plantation appropriées et soigneusement choisir le bon terreau afin de maximiser les conditions de croissance et de survie des arbres de rue. De plus, il sera nécessaire de favoriser un bon drainage des fosses pour assurer la survie des végétaux. L'apport en eau sera primordial pour les premières années de croissance des arbres afin de consolider leur enracinement et d'assurer leur pérennité tout en respectant l'engagement environnemental du projet.

Pendant l'hiver, les sels de déglacage peuvent endommager les arbres et raccourcir leur durée de vie. La conception de détails de plantation appropriés contribuera à réduire ce danger et à augmenter la survie des végétaux.

L'INTÉGRATION URBAINE DU PROJET

■ **La reconfiguration des voies.** Avec l'arrivée du tramway, la répartition et l'importance des différents modes de circulation dans l'espace public seront revues. Il pourrait y avoir des divergences et conflits entre les besoins des différents utilisateurs de l'espace public. Il sera impératif d'évaluer l'impact de la reconfiguration géométrique des voies nécessaires pour l'insertion du tramway sur le stationnement, la dimension et la configuration des trottoirs des passages piétons, les entrées charretières, le drainage et les accès aux bâtiments (escalier, rampe, seuil, etc.).

■ **L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.** Afin d'assurer la viabilité du projet et de s'assurer de son intégration dans les quartiers respectifs, il sera important de maintenir les accès actuels pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et de profiter de l'occasion donnée par la réorganisation de l'espace public pour ajouter des accès PMR additionnels aux endroits qui en sont actuellement dépourvus.

■ **L'aménagement des stations.** La construction de certaines stations demandera au préalable un temps de conception plus long compte tenu des contraintes des lieux dans lesquels elles seront implantées. Il faudra donc mesurer l'impact qu'aura l'aménagement de stations intégrées aux trottoirs (négociations de servitudes afin d'acquiescer plus d'espace). Dans le cas exceptionnel où des stations doivent être construites dans le prolongement d'un bâtiment, soit parce que les espaces sont restreints, soit parce qu'il serait préférable de conserver une continuité architecturale, l'impact de ces interventions devra être bien mesuré.

■ **La ligne aérienne de contact (LAC).** Souvent perçue comme une structure réduisant les qualités esthétiques de l'espace urbain, la LAC est une nouvelle émergence indissociable à l'insertion du tramway. Afin de limiter les émergences, une mixité des fonctions d'éclairage et de supportage de la LAC sera proposée. Elle devra être conçue pour qu'elle puisse s'intégrer au paysage urbain en fonction des dégagements nécessaires et de la configuration des carrefours. Il sera nécessaire d'évaluer son impact sur le milieu urbain dans les cas exceptionnels où elle doit être accrochée à un bâtiment, soit parce que les espaces sont restreints, soit parce qu'il est nécessaire de protéger une vue (négociations de servitudes et responsabilités civiles).

L'IDENTITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

Le tramway, par ses structures singulières (plate-forme, stations, LAC, etc.), et le réaménagement de l'espace public qu'il entraîne, complexifie le vocabulaire urbain et peut participer à l'émergence d'une nouvelle identité. Ceci est d'autant plus vrai lorsque la voie qui l'accueille ou le quartier qu'il traverse, n'ont pas d'identité affirmée ou sont sur le point de faire l'objet d'actions de requalification.

En fonction des objectifs d'aménagement qui sont encore à déterminer et des quartiers qui seront traversés par la première ligne de tramway, les aménagements pourront soit refléter l'identité de la Ville de Montréal ou celle des quartiers. Cette identité pourra être uniforme sur toute sa longueur ou elle se teintera en fonction des quartiers qu'elle traverse.

En fonction d'un design global de la ligne plus ou moins affirmé et de la compatibilité de ce design avec les objectifs de mise en valeur du patrimoine et des attraits bordant la ligne, le design des stations pourra se démarquer ou se fondre dans le paysage.

En ce qui concerne les aménagements et le mobilier urbain se trouvant aux abords de la ligne, ils pourront ou non intégrer de la publicité, reprendre ou non le vocabulaire formel élaboré pour les stations et les équipements du tramway. Il faudra également vérifier s'il est possible d'intégrer l'éclairage de rue au système de support de la LAC.

3.3 VIE DE QUARTIER

L'ACHALANDAGE ET LES ACCÈS AUX COMMERCES

La mise en service de la première ligne de tramway engendrera des modifications quant au nombre et au type d'utilisateurs de l'espace public. Les commerces seront rendus accessibles à un plus grand nombre de piétons alors que l'insertion du tramway se fera souvent au détriment du nombre de places de stationnement situés à proximité immédiate des commerces. Cette plus grande partie de l'espace public dédiée au piéton permettra en outre d'ajouter et/ou d'agrandir les terrasses de restaurants ou de cafés.

Pour palier à cette perte d'achalandage de la part des clients se rendant dans les commerces en automobile, il sera judicieux de conserver un minimum de stationnement de courte durée sur les axes commerciaux (chemin de la Côte-des-Neiges, rue de la Commune). On pourrait également construire des stationnements collectifs à proximité comme c'est le cas par exemple à Ottawa, près du marché By, ou encore augmenter l'offre en stationnement sur les rues perpendiculaires au chemin de la Côte-des-Neiges, tout en prenant soin de ne pas créer d'impacts négatifs pour les résidents.

Quoiqu'il en soit, pour que ces automobilistes laissent leurs véhicules à la maison et se rendent plutôt dans les commerces en tramway, il faudra d'avantage miser sur des aménagements attrayants et confortables, incluant des terrasses et des seuils d'immeubles accueillants.

LA SÉCURITÉ ET LES CONFLITS DE CIRCULATION*

La construction et l'exploitation de la première ligne de tramway changent les habitudes des piétons et des automobilistes dans l'espace urbain. Ceci est dû aux contraintes inhérentes aux infrastructures du tramway, à la réorganisation de la circulation véhiculaire, cycliste et piétonne à ses abords, à une programmation particulière des feux de circulation. En effet, c'est un nouveau mode de transport motorisé qui entre en jeu. L'arrivée du tramway entraîne de nouveaux usages et nécessite un temps d'adaptation.

La présence d'un grand nombre de piétons sur les voies et aux carrefours de l'axe de la première ligne de tramway devra être gérée avec des aménagements et des équipements permettant de réduire les possibilités de conflits et d'accidents. Ces aménagements peuvent comprendre des dispositifs pour décourager ou empêcher les piétons de traverser les sections de voies entre les carrefours ou pour leur signifier la présence potentielle d'un tramway lorsque ce dernier traverse des espaces de circulation piétonne.

* Voir le Volume C5 - Gestion des déplacements - Multimodalité, pour les particularités concernant l'aménagement des voies véhiculaires et la programmation des feux de circulation

B. DIAGNOSTIC ET APPROCHE D'INSERTION

4.0 DIAGNOSTIC

L'analyse précédente a permis de découper le trajet du tramway en six tronçons selon une certaine homogénéité de leur milieu d'insertion. En tenant compte de tous les éléments soulevés dans la partie **A. Inventaire, analyse et enjeux**, le diagnostic reprend ces tronçons comme unité d'étude. L'état actuel de chacun des tronçons est résumé selon trois thèmes: patrimoine et attraits, espace public, et vie de quartier. Des pistes d'aménagement sous forme d'actions à réaliser sont établies selon les mêmes thèmes pour chacun des tronçons en tenant compte de son état actuel.

Ce volet de l'étude est une étape privilégiée pour que l'équipe du volet insertion et aménagement s'approprie le territoire et ses spécificités. Les pistes d'aménagement aideront à formuler les orientations et recommandations spécifiques qui seront utilisées pour développer le programme d'insertion de la première ligne de tramway dans les prochaines phases du projet.

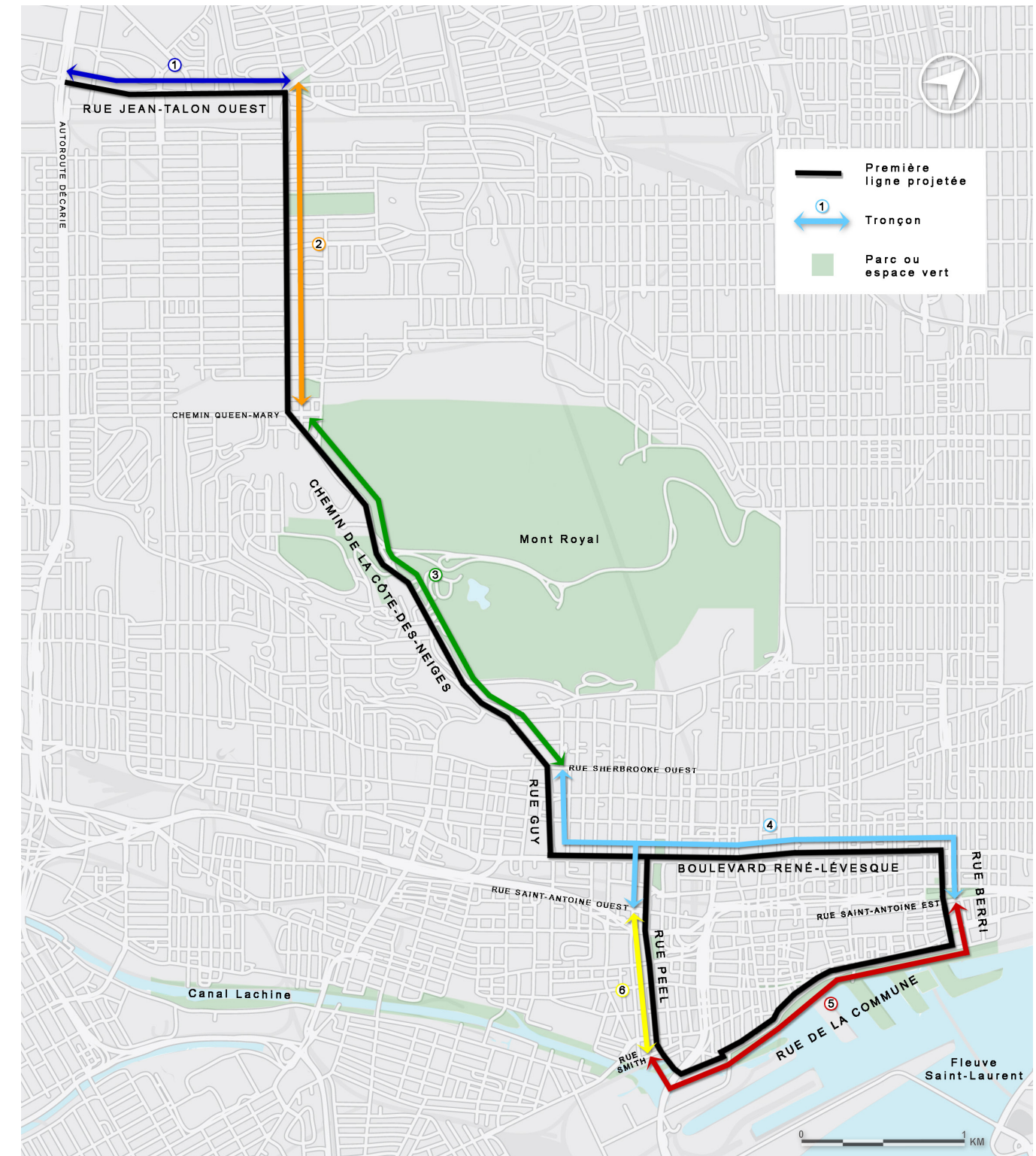


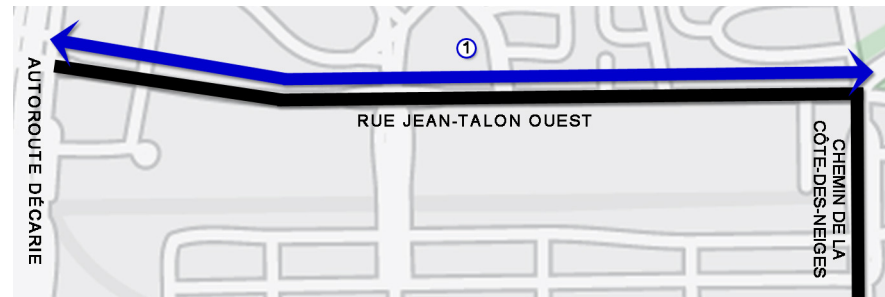
FIGURE 4.0.1
LES SIX TRONÇONS HOMOGENES

TRONÇON 1 – LA RUE JEAN-TALON OUEST

La rue Jean-Talon Ouest

(de l'autoroute Décarie au chemin de la Côte-des-Neiges)

Cette section de la rue Jean-Talon Ouest est actuellement une zone d'activité commerciale, minérale, dédiée aux voitures, sans cohérence d'aménagement et sans âme.



Thèmes	État actuel	Pistes d'aménagement
Patrimoine et attraits	Le seul immeuble de patrimoine situé sur ce tronçon est la croix de chemin Daoust-Fortier.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conserver et mettre en valeur la croix de chemin Daoust-Fortier.
Espace public	L'espace public est actuellement dédié à la circulation automobile (deux voies de circulation larges, trottoirs étroits, ambiance minérale, affichage publicitaire sur de grands panneaux, présence de stationnement en façade des immeubles, bâtisses à l'architecture industrielle accueillants des commerces de grande surface).	<p>Avec l'arrivée de la première ligne et le projet Namur-Jean-Talon (incluant les projets Rouge Condominiums, Côté Ouest et Vue déjà en cours), un nombre plus important de piétons fréquentera cette section de la rue Jean-Talon Ouest.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réduire l'affichage publicitaire. 2. Réduire le stationnement. 3. Ramener l'échelle humaine avec des aménagements sur le domaine public. 4. Aménager des espaces publics et les végétaliser pour les rendre plus attrayants et confortables pour les piétons et les cyclistes. 5. Diversifier les usages et la morphologie (ajouter fonctions résidentielles et commerces de proximité). 6. Établir un langage de front bâti.
Circulation et vie de quartier	La rue Jean-Talon est une voie collectrice est-ouest importante du réseau montréalais. Elle accueille un trafic lourd et la vitesse des véhicules est élevée due à la largeur des voies et le nombre réduit d'intersections. Comme il n'y a pas de commerces de proximité ou d'institutions aux abords de la rue, peu de piétons la fréquentent.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Maintenir le statut d'axe de transit faisant toujours partie du réseau artériel principal avec accessibilité locale restreinte. 2. Améliorer l'expérience du piéton en plantant des arbres de rue, en réduisant la largeur des voies et en introduisant des saillies de trottoirs aux intersections.

TRONÇON 2 – LE QUARTIER CÔTE-DES-NEIGES

Le chemin de la Côte-des-Neiges

(de la rue Jean-Talon Ouest au chemin Queen-Mary)

Cette section du chemin de la Côte-des-Neiges prend la forme d'une rue commerciale de quartier, caractérisée par l'échelle réduite du cadre bâti, la pente menant au mont Royal et la vue axiale vers la montagne.



Thèmes	État actuel	Pistes d'aménagement
Patrimoine et attraits	<p>Le chemin de la Côte-des-Neiges est un tracé d'intérêt patrimonial, car c'est à partir de cet ancien chemin agricole qu'est né un village et qu'a été tracé une voie. Sur cette voie des bâtiments institutionnels ont été implantés (églises et écoles), constituant aujourd'hui des immeubles d'intérêt patrimonial.</p> <p>Une vue axiale vers le mont Royal et la présence d'espaces verts constituent les attraits de la partie sud de ce tronçon.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Préserver les accès aux immeubles d'intérêt patrimonial. 2. Préserver la vue sur le mont Royal. 3. Accentuer la vue axiale vers le mont Royal par une linéarité des aménagements du tramway et par des alignements d'arbres sur les trottoirs et non dans le cône de vue.
Espace public	L'espace public, relativement étroit, est actuellement partagé entre une importante circulation véhiculaire et de nombreux piétons, qui circulent sur des trottoirs inégalement aménagés. Les commerces de petite et moyenne surface sont les plus souvent accessibles par des escaliers. Les restaurants et les cafés possèdent souvent des terrasses. Plusieurs entrées charretières (plutôt du côté est) donnent accès aux cours arrière des immeubles.	<p>L'espace public, déjà restreint pour les besoins de la vie du quartier devra accommoder l'emprise du tramway et les contraintes d'aménagement qu'il impose à ses abords.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Structurer et unifier l'espace public par un réaménagement de façade à façade tout en maintenant les particularités locales. 2. Homogénéiser l'aménagement des espaces piétonniers, systématiser les plantations de rue et améliorer l'accessibilité pour les PMR. 3. Prévoir des espaces suffisants pour les escaliers d'accès, les seuils et les terrasses des commerces. Les insérer dans le design d'ensemble. 4. Réduire les conflits avec les entrées charretières.
Circulation et vie de quartier	Le chemin de la Côte-des-Neiges est une voie collectrice nord-sud importante du réseau montréalais automobile et de transport en commun. Les fonctions mixtes commerciale/résidentielle et institutionnelle engendrent un important trafic véhiculaire et piétonnier. Le stationnement situé à proximité des commerces se limite à celui disponible sur rue, hors des heures de pointe.	<p>L'exploitation du tramway, en remplaçant le service d'autobus actuel, entraînera une augmentation du nombre de piétons et contraindra l'utilisation des véhicules.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Maintenir un lien véhiculaire nord-sud. 2. Favoriser la transport en commun pour la desserte locale. 3. Donner la priorité aux piétons. 4. Favoriser le stationnement de courte durée sur le chemin de la Côte-des-Neiges pour une rotation plus rapide des clients s'approvisionnant dans les commerces bordant la rue.

TRONÇON 3 – LA TRAVERSÉE DU MONT ROYAL

Le chemin de la Côte-des-Neiges
(du chemin Queen-Mary à la rue Sherbrooke Ouest)

Cette section du chemin de la Côte-des-Neiges est caractérisée par son tracé sinueux, par des montées et des descentes épousant le relief du mont Royal et par les vues sur des espaces naturels et patrimoniaux du mont Royal, ainsi sur des composantes emblématiques du paysage montréalais.

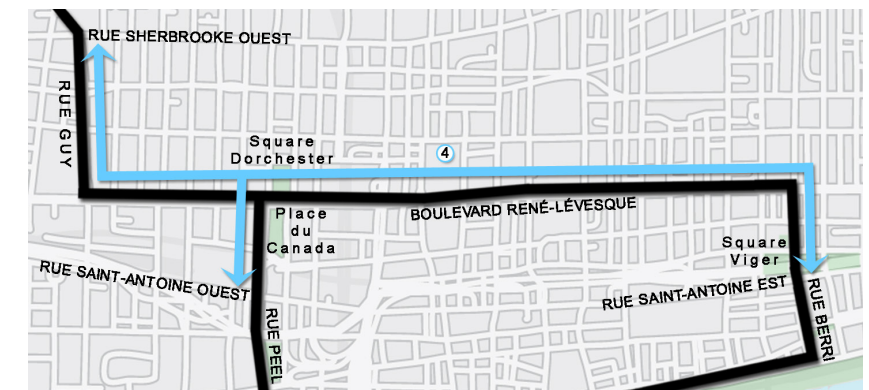


Thèmes	État actuel	Pistes d'aménagement
Patrimoine et attraits	Sur ce tronçon, le chemin de la Côte-des-Neiges traverse l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, un territoire exceptionnel à bien des égards. La qualité de l'espace public est grandement rehaussée par les vues sur des espaces verts et la présence de secteurs et d'immeubles de valeur patrimoniale.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Renforcer le caractère végétal du mont Royal. 2. Confirmer les ambiances de parc et les paysages naturels. 3. Mettre en valeur les vues vers le centre-ville, le fleuve, et les diverses composantes naturelles et paysagères du mont Royal, ainsi que le bâti patrimonial de ce secteur.
Espace public	Les aménagements du chemin de la Côte-des-Neiges des années 1950 ont favorisé l'automobile au détriment des autres modes de transport et ont utilisé un vocabulaire de design emprunté à celui des «parkways» et des autoroutes. De ce fait, les piétons et les cyclistes doivent aujourd'hui utiliser des itinéraires restreints, contraignants et peu accueillants pour accéder à la montagne ou à leur résidence, s'ils habitent dans le quartier. Le long du chemin de la Côte-des-Neiges, l'arrondissement historique et naturel du mont Royal ne se matérialise pas par des aménagements cohérents et homogènes qui permettraient de renforcer son identité.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réaménager les carrefours avec le chemin Queen-Mary, le chemin Remembrance et l'avenue Cedar pour qu'ils deviennent des pôles d'interconnexion avec le tramway et qu'ils favorisent l'accessibilité à la montagne par les modes de circulation non-motorisés (marche et cyclisme). 2. Homogénéiser et revaloriser l'aménagement du chemin de la Côte-des-Neiges en réaménageant l'espace public en favorisant l'échelle humaine.
Circulation et vie de quartier	Le chemin de la Côte-des-Neiges est un axe nord-sud essentiel permettant de franchir le mont Royal pour accéder au centre-ville. Ce tronçon accueille une circulation rapide encore plus importante que sur le tronçon précédent. On trouve peu de commerces et les habitants du secteur accèdent à leur résidence principalement en automobile. Les pentes et les distances à parcourir ne favorisent pas la marche et le cyclisme.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Permettre une circulation véhiculaire acceptable tout en partageant la chaussée avec le tramway. 2. Faciliter l'accès au parc du Mont-Royal pour les résidents du quartier et les usagers du tramway.

TRONÇON 4 – LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE ET LE QUARTIER DES AFFAIRES

La rue Guy (de la rue Sherbrooke Ouest au boulevard René-Lévesque Ouest)
Le boulevard René-Lévesque (de la rue Guy à la rue Berri)
La rue Berri (du boulevard René-Lévesque Est à la rue de la Commune Est)
La rue Peel (de la rue Saint-Antoine Ouest au boulevard René-Lévesque Ouest)

Le boulevard René-Lévesque est un boulevard urbain prestigieux typique d'une grande ville nord-américaine, marqué par sa verticalité, sa minéralité, son patrimoine et son dynamisme. L'aménagement actuel du boulevard favorise nettement l'automobile comme mode de déplacement.

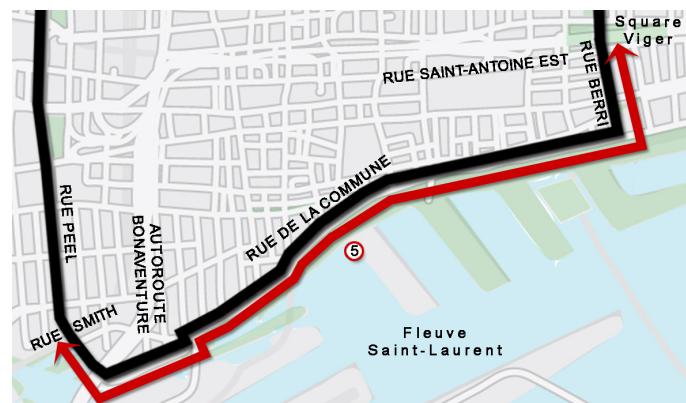


Thèmes	État actuel	Pistes d'aménagement
Patrimoine et attraits	Le boulevard René-Lévesque, anciennement Dorchester, est l'axe principal du centre-ville, le long duquel se trouvent des bâtiments prestigieux et identitaires du paysage urbain montréalais. Depuis l'intersection avec une dizaine de rues perpendiculaires au boulevard, il est possible de découvrir de petites portions du mont Royal grâce à des percées visuelles protégées (voir l'annexe D à la page 132). Au milieu du tronçon, le boulevard traverse un espace vert entouré de bâtiments prestigieux: le square Dorchester et la place du Canada.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Respecter les percées visuelles vers le mont Royal. 2. Assurer que les aménagements publics sont continus sur l'ensemble du linéaire du boulevard René-Lévesque, sauf quand les éléments paysagers du domaine privé sont remarquables. À ce moment là, le végétal sur le domaine privé est conservé et l'alignement d'arbres sur le trottoir est interrompu. 3. Au niveau du square Dorchester et de la place du Canada, faire en sorte que ce soit ces espaces qui prédominent. Il faut éviter que le tramway empiète sur le square et la place.
Espace public	Dans les années 1950, le boulevard a été élargi. Cette artère accueille une circulation importante et est bordée par des immeubles ayant marquée l'entrée de Montréal dans la modernité. L'espace public, occupé principalement par quatre à six voies de circulation, un terre-plein central et des trottoirs, a été davantage conçu pour la circulation des véhicules que pour le confort des piétons qui accèdent aujourd'hui principalement aux immeubles par le réseau souterrain.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Harmoniser le boulevard René-Lévesque avec l'ajout de plantation et de mobilier urbain tout en maintenant son caractère de grand boulevard urbain. 2. Renforcer le prestige du boulevard par l'utilisation de matériaux de qualité et un design lui conférant une signature valorisante et distinctive.
Circulation et vie de quartier	Bien qu'avec l'arrivée de nouveaux immeubles de condominiums et la reconversion de certains ateliers en lofts, les fonctions urbaines se sont diversifiées dans le centre-ville. Il reste qu'aujourd'hui, le boulevard René-Lévesque dessert essentiellement des bureaux et des institutions.	<p>L'arrivée de la première ligne de tramway entraînera une réorganisation de l'espace occupé par les véhicules.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Profiter de l'arrivée du tramway et de l'augmentation des résidents pour réaménager l'espace public de façade à façade. 2. Favoriser l'interconnexion entre le tramway, le métro et le réseau piéton souterrain.

TRONÇON 5 – LE VIEUX-MONTRÉAL ET LE VIEUX-PORT

La rue Berri (du square Viger à la rue de la Commune Est)
La rue de la Commune (de la rue Berri à la rue Smith)

Ce tronçon est caractérisé par un fort esprit des lieux. L’alignement du front bâti patrimonial sobre et harmonieux reprend la courbe originelle du fleuve en s’ouvrant sur des larges espaces et des installations portuaires réhabilitées qui accueillent de nombreux visiteurs.



Thèmes	État actuel	Pistes d'aménagement
Patrimoine et attraits	La rue de la Commune permet de découvrir un patrimoine historique exceptionnel. En plus du patrimoine, les visiteurs du Vieux-Montréal et du Vieux-Port peuvent profiter de vues sur les installations portuaires, le pont Jacques-Cartier, la biosphère, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et accéder à des lieux de promenade, de loisirs et de détente situés au bord de l'eau, dans des espaces verts ou minéraux.	<ol style="list-style-type: none"> Préserver les vues sur les façades de la rue de la Commune, les installations du port, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, la biosphère et le pont Jacques-Cartier, ainsi que, si possible, sur le fleuve et les bassins du port. Réduire au strict minimum l'encombrement visuel des installations et équipements du tramway pour interférer le moins possible avec les vues et le contexte patrimonial.
Espace public	Les magasins-entrepôts, les quais, les bassins et le fleuve formaient à l'origine un seul et même espace fonctionnel. Cependant, depuis le départ de la majeure partie des activités industrielles et portuaires ainsi que les réaménagements, réalisés depuis 30 ans, une dichotomie s'est opérée entre le Vieux-Montréal et le Vieux-Port au niveau de la rue de la Commune. La cohérence des lieux a été dissipée par des aménagements qui ont été conçus indépendamment les uns des autres et qui ont rompu les liens unissant le fleuve aux quais et au front bâti (magasins-entrepôts).	<ol style="list-style-type: none"> Si possible, avec l'arrivée de la première ligne de tramway, revoir l'aménagement de la rue de la Commune pour améliorer les liens fonctionnels et visuels entre le Vieux-Port et la rue de la Commune. Donner plus de flexibilité aux commerçants par l'aménagement de l'espace public.
Circulation et vie de quartier	Le Vieux-Montréal est caractérisé par une fréquentation qui varie considérablement en fonction des saisons et d'événements culturels. En haute saison touristique, la circulation piétonne domine, mais plusieurs autres modes de circulation continuent d'emprunter la rue de la Commune (voitures, camions de livraison, autobus, cyclistes, calèches, etc.). Durant l'été, des restaurants et cafés installent des terrasses sur les trottoirs, mais ces derniers ne sont pas suffisamment larges pour bien les accommoder.	<ol style="list-style-type: none"> En période de forte affluence touristique, réduire la circulation véhiculaire en la limitant à la desserte locale. Réduire ou enlever le stationnement sur rue et encourager l'utilisation des espaces de stationnement du Vieux-Port. Affirmer la dominance piétonne de la rue de la Commune par l'agrandissement de l'espace disponible pour les terrasses des cafés et des restaurants.

TRONÇON 6 – GRIFFINTOWN

La rue Peel (de la rue Smith à la rue Saint-Antoine Ouest)

Griffintown est un des premiers faubourgs industriels de Montréal. Situé au pied du centre-ville, caractérisé par sa trame orthogonale régulière et son cadre bâti hétérogène, Griffintown évoque toujours son passé industriel. Dans les prochaines années, une importante opération de revitalisation urbaine transformera le quartier.



Thèmes	État actuel	Pistes d'aménagement
Patrimoine et attraits	Cette portion de la rue Peel traverse un ancien quartier industriel. L'axe de la rue, orienté nord-sud dirige le regard sur des vues remarquables vers les immeubles du centre-ville et le mont Royal. Le bas de la rue Peel donne accès aux espaces de loisirs du Vieux-Port et du canal Lachine.	<ol style="list-style-type: none"> Préserver les vues sur le centre-ville et le mont Royal.
Espace public	Griffintown est un quartier mixte et hétérogène. De nombreux anciens ateliers et édifices industriels qui sont utilisés par des commerces accessibles en voiture nécessitant des entrées charrières et des stationnements en façade. Ailleurs, des terrains vacants attendent une nouvelle affectation, alors que d'autres ont été réaménagés avec des immeubles d'appartements. La chaussée est large et les trottoirs sont étroits sur cette section de la rue Peel, ce qui incite les automobilistes à circuler rapidement et ne facilite pas l'appropriation de l'espace par les piétons, qui seront de plus en plus nombreux avec la transformation du quartier et l'arrivée de la première ligne de tramway.	<ol style="list-style-type: none"> Donne une identité au quartier Griffintown. Faire en sorte que l'aménagement de cette section de la rue Peel lui fasse prendre le rôle de rue principale du quartier. Améliorer les trottoirs et les espaces piétons.
Circulation et vie de quartier	Ce tronçon de la rue Peel, malgré l'arrivée de nouveaux résidents reste avant tout une artère de transit entre le centre-ville et le pont Victoria, fréquenté également par des automobilistes qui accèdent aux commerces par des stationnements en façade. Mis à part les abords de l'École de technologie supérieure, on trouve peu de piétons sur les trottoirs.	<p>Avec la revitalisation du quartier et l'arrivée du tramway, la vitesse de circulation des véhicules sera réduite et le nombre de piétons fréquentant l'espace public augmentera.</p> <ol style="list-style-type: none"> Faciliter et encourager la circulation piétonne et cycliste, ainsi que l'accès à la première ligne de tramway. Réduire le stationnement sur la rue Peel et le limiter à des périodes de courte durée ou l'éliminer au complet et favoriser le stationnement sur les rues adjacentes à la place. Prévoir la desserte des futurs résidents par la première ligne.

5.0 APPROCHE D'INSERTION

5.1 AMÉNAGEMENT DU TRAMWAY ET DE SON MILIEU D'INSERTION

La qualité des projets du transport urbain dépend en grande partie de leur bonne intégration à l'environnement dans lequel ils s'insèrent: l'espace public de nos villes. Cette qualité est définie par le soin apporté à la conception (dessin de la voirie, nivellement des trottoirs, chaussées, accotements, mobilier, etc.), au choix des matériaux ainsi qu'à la réalisation des ouvrages. Loin de toute doctrine, nous souhaitons montrer qu'une insertion réussie d'infrastructure de transport en commun en site propre (TCSP) ne peut être possible qu'au cas par cas: l'analyse des usages passe avant toute application de règle ou doctrine.

Ce projet de première ligne de tramway agit à différentes échelles de lecture. Tout d'abord, l'échelle de la ville. Le cœur de notre sujet de travail est la ville de Montréal, un milieu complexe, varié, vivant et en constante évolution. Puis, puisque le tracé traverse différents quartiers, la question de l'intégration et le parti d'aménagement doit être prise en considération. Les orientations d'aménagement devront tenir compte des contextes spécifiques pour chaque secteur de la première ligne et devront découler des conclusions de l'analyse urbaine. On pourra ainsi envisager de concevoir des aménagements type et standard des stations de manière à les intégrer sobrement à leur environnement, ou bien, de créer des aménagements identitaires permettant d'identifier chaque station soit par son mobilier, sa couleur ou son aspect artistique.

Il s'agit donc de trouver un équilibre entre l'échelle de la ville, l'échelle du quartier, l'échelle du lieu, et l'échelle de la ligne.

Voici une liste non exhaustive des éléments dont il faut tenir compte:

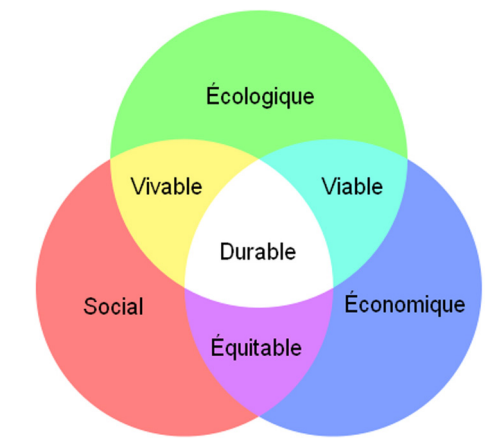
1. Le matériel roulant
2. La ligne de tramway
3. La LAC (ligne aérienne de contact)
4. Les stations, les abris et les quais (les matériaux de construction, l'éclairage, etc.)
5. Le mobilier urbain (les bancs, les poubelles, etc.)
6. L'éclairage (de rue, d'ambiance, etc.)
7. La plantation (les arbres de rue, les arbres pouvant résister aux conditions urbaines et étant compatibles avec l'aménagement du tramway, les arbres d'ambiance, les arbres pour l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, etc.). (Voir l'Annexe B)

5.2 DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le tramway participe activement à l'intégration d'une approche de développement durable dans la ville. Il faudra donc tirer profit de sa construction pour poser des gestes positifs qui confirment l'engagement de la Ville de Montréal dans cette voie.

Le développement durable se préoccupe non seulement de l'environnement en termes de gestion écologique, mais aussi en termes de gestion sociale et économique. L'intégration de ces trois piliers est impérative pour que le tramway soit viable, durable, et équitable.

En soi, le tramway est un mode de transport qui favorise les trois piliers du développement durable. C'est un moyen de transport 'vert'. Contrairement aux véhicules dont le fonctionnement augmente les émissions de CO₂, le tramway est entièrement électrique. De plus, étant silencieux, il engendre peu de pollution sonore.



LES PILIERS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Sur le plan socio-économique, l'arrivée du tramway facilitera les déplacements entre les points névralgiques de l'axe de la première ligne, ce qui, on l'espère, engendrera un plus important achalandage de piétons dans les commerces de proximité. L'augmentation de la fréquentation piétonne constitue un atout pour la vitalité de la ville et ses rues commerciales. Elle améliore, en plus, le sentiment de sécurité des citoyens.

Il sera nécessaire de développer des approches durables et respectueuses de l'environnement dans le sens large. La liste ci-dessous constitue une ébauche d'éléments à inclure dans la planification du projet:

1. Une implantation et un domaine public respectueux des piétons de tous âges qui assure leur sécurité
2. Un aménagement qui facilite le déplacement des PMR et des personnes non-voyantes
3. Un aménagement de stations sécuritaires, favorisant les échanges
4. Le confort des usagers en attente, en été comme en hiver
5. L'ajout de végétaux pour le confort des piétons et pour la réduction des îlots de chaleur
6. Le choix de matériaux locaux ou provenant, en autant que faire se peut, de la région immédiate
7. Le choix de matériaux à faible impact environnemental et certifiés (favoriser les matériaux renouvelables)
8. L'installation de mobilier résistant, durable et confortable
9. L'installation de bornes de recyclage en plus des paniers à rebuts (établir partenariats pour le recyclage)
10. La gestion responsable des déchets lors de la construction (valorisation des déchets)
11. La gestion des matières dangereuses résiduelles
12. La gestion écologique des eaux de ruissellement
13. L'utilisation des énergies renouvelables et non fossiles

CONCLUSION

L'insertion de la première ligne projetée du tramway de Montréal est une occasion rêvée pour introduire un nouveau mode de transport écologique, accroître le nombre d'usagers du réseau de transport en commun, redéfinir le partage de la chaussée et réaliser des réaménagements urbains d'importance. Par contre, l'insertion d'un système de transport collectif, comme un tramway moderne, demande des études de faisabilité pour prendre en compte les problématiques transversales de toutes les disciplines techniques impliquées dans l'élaboration du projet. La présente étude, **D1 – Diagnostic et analyse urbaine**, constitue la première partie du *volume D* qui porte sur les aménagements et architectures de la première ligne projetée du tramway de Montréal. Elle est un outil essentiel pour l'élaboration des prochaines études, *D2 – Partis et principes d'aménagements* et *D3 – Coupes et plans*.

La **partie A** a présenté l'inventaire, l'analyse et les enjeux du milieu d'insertion du futur tramway. L'inventaire a révélé la localisation de contraintes physiques importantes telles que les zones commerciales, les entrées charretières, la desserte en stationnement sur rue, les émergences, la végétation existante, etc. L'analyse du paysage urbain a décrit les caractéristiques marquantes du cadre bâti et du domaine public, ainsi que l'organisation et la qualité des espaces traversés par le futur tramway en termes d'identité, de lisibilité, d'orientation, de repères, de cohérence et d'ambiance. L'inventaire et l'analyse du milieu d'insertion ont soulevé plusieurs enjeux dont il faudra tenir compte lors de l'aménagement du futur tramway. Ces enjeux touchent le patrimoine, l'aménagement, ainsi que la vie de quartier. Ce volet est indispensable pour ancrer le projet dans son milieu et pour aider à établir les partis d'aménagement proposés dans les prochains volumes.

La **partie B** a présenté le diagnostic ainsi que l'approche d'insertion. Cette partie de l'étude est une étape privilégiée pour que l'équipe du volet insertion et aménagement s'approprie le territoire et ses spécificités.

Le diagnostic a repris les six tronçons urbains comme unité d'étude. Des pistes d'aménagement ont été établies pour chacun des tronçons. Ces pistes aideront à formuler les recommandations spécifiques qui seront utilisées pour développer le programme d'insertion de la première ligne dans les prochaines études.

Enfin, l'approche d'insertion a présenté deux sujets: l'aménagement du tramway et de son milieu d'insertion et le développement durable. On pourra ainsi envisager de concevoir des aménagements type et standard des stations de manière à les intégrer sobrement à leur environnement, ou bien, de créer des aménagements identitaires permettant d'identifier chaque station soit par son mobilier, sa couleur ou son aspect artistique. En ce qui concerne le développement durable, il sera important de profiter de l'arrivée du tramway pour renfoncer les approches durables, tout en minimisant l'impact environnemental des infrastructures et des aménagements du site. Une bonne gestion écologique, économique et sociale sera impérative pour que le tramway soit un projet vivable, durable, viable, et équitable.

En somme, la présente étude servira de guide pour élaborer le contenu des études subséquentes. Par exemple, la décision sera prise dans l'étude *D2* pour insérer le tramway soit de façon axiale, latérale, ou bilatérale selon les conditions physiques existantes décrites dans le rapport *D1* (reliées à la présence d'entrées charretières, la largeur de la chaussée, la marge de recul, etc.). De même, les pistes d'aménagement des tronçons serviront comme directives pour le design des aménagements minéraux et végétaux du corridor du futur tramway (en termes de choix des matériaux, de la plantation, du mobilier, etc.).

Le tramway est un moyen de transport durable, fiable et attrayant pouvant accommoder un nombre de voyageurs considérable. Le succès de l'insertion de la première ligne projetée du tramway de Montréal sera fortement lié aux détails des études préliminaires ainsi que la considération qu'il leur est accordée lors de l'avancement du projet et ce, jusqu'à sa réalisation.

RÉFÉRENCES

INTRODUCTION

■ Textes

Statistique Canada (2006). *Recensement de 2006*.

Statistique Canada (2001). *Recensement de 2001*.

Ville de Montréal: Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine (2009). *Tramway de Montreal: Caractérisation et diagnostic des milieux traversés par la première ligne, portrait socio-démographique*.

1.0 INVENTAIRE

■ Textes

Ville de Montréal: Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise (2010). *Croix de chemin Fortier-Daoust*.

Ville de Montréal (2010). *Projets connexes*.

■ Photos et cartographie

Communauté métropolitaine de Montréal (2007). *Orthophotographies de la Communauté métropolitaine de Montréal*.

Google Imagery (2010). En ligne, <http://maps.google.com>.

Ville de Montréal (2007-2009). *Cartographie de base numérique de Montréal*.

2.0 ANALYSE

■ Textes

Ville de Montréal (2004-2010). *Plan d'urbanisme*.

■ Photos

Gautier et Conquet (2009).

Génivar (2009).

Williams, Asselin, Ackaoui et associés inc. (2009).

3.0 ENJEUX

■ Textes

Ville de Montréal: Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine (2005). *Évaluation du patrimoine urbain*.

Ville de Montréal (2004-2010). *Plan d'urbanisme*.

5.0 APPROCHE D'INSERTION

■ Texte

Conseil général département du Nord (2006). *Démarche route durable*.

■ Schéma

Vignerot (2008). En ligne, http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Sch%C3%A9ma_du_d%C3%A9veloppement_durable.svg.

ANNEXE A. RAPPEL DES TRACES DU TRAMWAY

■ Texte

Société de transport de Montréal (1997-2009). *Quelques dates*. En ligne, <http://www.stm.info/en-bref/dates.htm>.

■ Cartographie

Montreal Tramways Co. (1929). *Plan de Montréal et des lignes de tramways et d'autobus*. En ligne, <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/accueil.xsp>.

ANNEXE B. PORTRAIT SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

■ Textes

Statistique Canada (2006). *Recensement de 2006*.

Statistique Canada (2001). *Recensement de 2001*.

Ville de Montréal: Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine (2009). *Tramway de Montreal: Caractérisation et diagnostic des milieux traversés par la première ligne, portrait socio-démographique*.

ANNEXE C. PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

■ Textes

Ville de Montréal: Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine (2005). *Évaluation du patrimoine urbain*.

Ville de Montréal (2004-2010). *Plan d'urbanisme*.

■ Photos

Ville de Montréal: Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine (2002-2010). *Le grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal*. En ligne, <http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php>

ANNEXE D. VUES

■ Textes

Ville de Montréal (2009). *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal*.

Ville de Montréal: Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine (2005). *Évaluation du patrimoine urbain*.

Ville de Montréal (2004-2010). *Plan d'urbanisme*.

Ville de Montréal (Sans date). *L'art public à Montréal*. En ligne, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=678,1153891&_dad=portal&_schema=PORTAL

■ Photos et cartographie

Génivar (2009-2010).

Google Imagery (2010). En ligne, <http://maps.google.com>.

ANNEXE E. LISTE DE PLANTATION

■ Photos

Google Picasa (2009). En ligne, <http://picasaweb.google.com/lh/photo/ouL9EO3HUheDn5SLnEsGw>.

Google Picasa (2009). En ligne, <http://picasaweb.google.com/Zelicaon/Missouri09#5346094365402488610>.

Google Picasa (2008). En ligne, <http://picasaweb.google.com/lh/photo/wNm1rswqo-GOhlfhI66FIA>.

Jardipedia (2010). En ligne, http://static.jardipedia.com/photos/acerpensylvanicum/acerpensylvanicum_1.jpg.

Missouri Botanical Garden (2010). En ligne, <http://www.mobot.org/gardeninghelp/images/low/H540-0628054cs.jpg>.

Oregon State University (2010). En ligne, <http://oregonstate.edu/dept/ldplants/images/osvi33.jpg>.

Visit Crane Lake (2008). En ligne, <http://visitcranelake.com/images/blog/Moose%20Maple%20at%20Norway.jpg>.

Wikipedia (2010). En ligne, <http://en.wikipedia.org/wiki/File:CeltisOccidentalis.jpg>.

Wikipedia (2009). En ligne, http://en.wikipedia.org/wiki/File:TiliaAmericana_%287477_%282575057822%29.jpg.

Wikipedia (2008). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ulmus_pumila.jpg.

Wikipedia (2008). En ligne, http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Fraxinus_pennsylvanica_tree.jpg.

Wikipedia (2007). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Acer_saccharum.jpg.

Wikipedia (2007). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gymnocladus_dioicus_Desoto.jpg.

Wikipedia (2007). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Quercus_macrocarpa_JPG1a.jpg.

Wikipedia (2007). En ligne, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Fraxinus_americana_002.jpg.

Wikipedia (2006). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Malus_x_purpurea_var_Lemoinei_RB1.JPG.

Wikipedia (2006). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pinus_strobus_trees.jpg.

Wikipedia (2006). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Spitz-Ahorn_%28Acer_platanoides%29_1.jpg.

Wikipedia (2006). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tilia_cordata_60.jpg.

Wikipedia (2005). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gleditsia_triacanthos01.JPG.

Wikipedia (2005). En ligne, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Juglans_nigra11.JPG.

Wikipedia (2005). En ligne, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Common_hawthorn.jpg.

Wikipedia (2005). En ligne, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Quercus_rubra_@_Tortworth_Court.jpg.

Wikipedia (2005). En ligne, http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Radziejowice_ginkgo_biloba01.jpg.

Wikipedia (2005). En ligne, http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Silber-Ahorn_%28Acer_saccharinum%29.jpg.

ANNEXE F. ACCÈS AU PARC DU MONT-ROYAL

■ Cartographie

Ville de Montréal (2007-2009). *Cartographie de base numérique de Montréal*.

ANNEXES

A. RAPPEL DES TRACES DU TRAMWAY

Le tramway parcourait les rues de Montréal il y a presque 150 ans et a servi comme mode de transport urbain jusqu'en 1959 (STM, *Quelques dates*, 1997-2009).

- 1861** La Montreal City Passenger Railway Co. est fondée. Son réseau compte 10,0km de rail, une écurie, une remise, huit véhicules et 14 chevaux.
- 1868** La compagnie transporte deux millions de voyageurs par année.
- 1886** La compagnie change de nom pour la Montreal Street Railway Co.
- 1892** Le «Rocket», le premier tramway électrique, est introduit.
- 1894** Le réseau est complètement électrifié et le dernier tramway à traction animale est retiré du service.
- 1901** La compagnie acquiert la Park and Island Railway. Elle met en service des tramways à doubles trains de roues.
- 1905** Montréal voit l'arrivée du premier véhicule au monde dans lequel le voyageur paie en entrant. Auparavant, le conducteur allait d'un bout à l'autre du train pour prendre les tickets.
- 1910** La Montreal Street Railway compte 225,0km de rail, 600 véhicules et 143 678 529 voyageurs.
- 1911** Les diverses sociétés de transport sur l'île sont fusionnées en une seule compagnie: la compagnie des tramways de Montréal.
- 1925** Le service d'autobus régulier commence. L'autobus s'impose en tant que véhicule urbain.
- 1937** Montréal exploite le premier service moderne de trolleybus au pays.
- 1939** La compagnie des tramways de Montréal compte 929 tramways, 7 trolleybus, 224 autobus et 200 millions de voyageurs par année.
- 1950** La Commission de Transport de Montréal (CTM) est constituée par une loi provinciale.
- 1951** La première mission de la CTM consiste à étudier un plan de transport rapide et à remplacer les tramways par des autobus.
- 1959** Le dernier tramway est remisé.

Un demi-siècle après la disparition du tramway des rues de la métropole, la Ville de Montréal se prépare à réintroduire ce mode de transport efficace et écologique pour desservir, en premier lieu, des secteurs stratégiques. Malgré le passage du temps, on note un parallèle entre le parcours projeté et les traces historiques. Le trajet de la première ligne de tramway projetée est en lien avec cinq anciennes routes: la ligne #14-Guy-Beaver Hall-Westmount, la ligne #47 Saint-Antoine-Westmount Boulevard, la ligne #65 Côte-des-Neiges, la ligne #71-Windsor-N.D.G. et la ligne #83-Windsor-Snowdon.

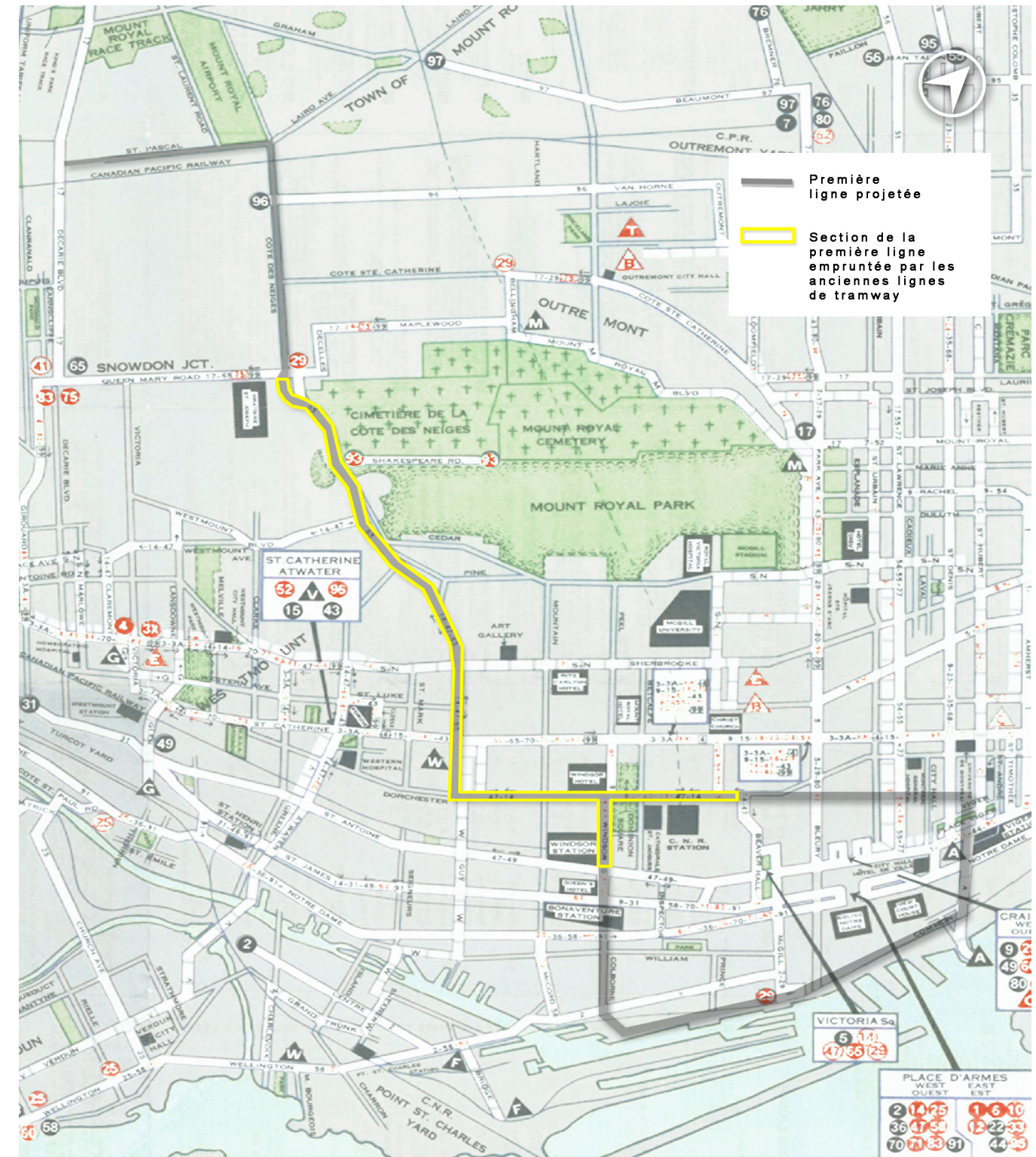


FIGURE A.1
EXTRAIT DE LA CARTE DU MONTREAL TRAMWAYS Co. DE 1929 AVEC UNE SUPERPOSITION DE LA PREMIÈRE LIGNE PROJETÉE

B. PORTRAIT SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Les paragraphes qui suivent présentent un résumé du portrait sociodémographique des secteurs* traversés par la première ligne du futur tramway de Montréal. Le portrait de base a été réalisé par la ville de Montréal à partir de données provenant des deux derniers recensements de la population (2001 et 2006) publiés par Statistique Canada.

Un taux d'achalandage potentiel (très élevé, peu élevé, faible, ou saisonnier) est attribué à chaque secteur selon des facteurs comme la densité de la population, les pôles de déplacement et le taux de motorisation.

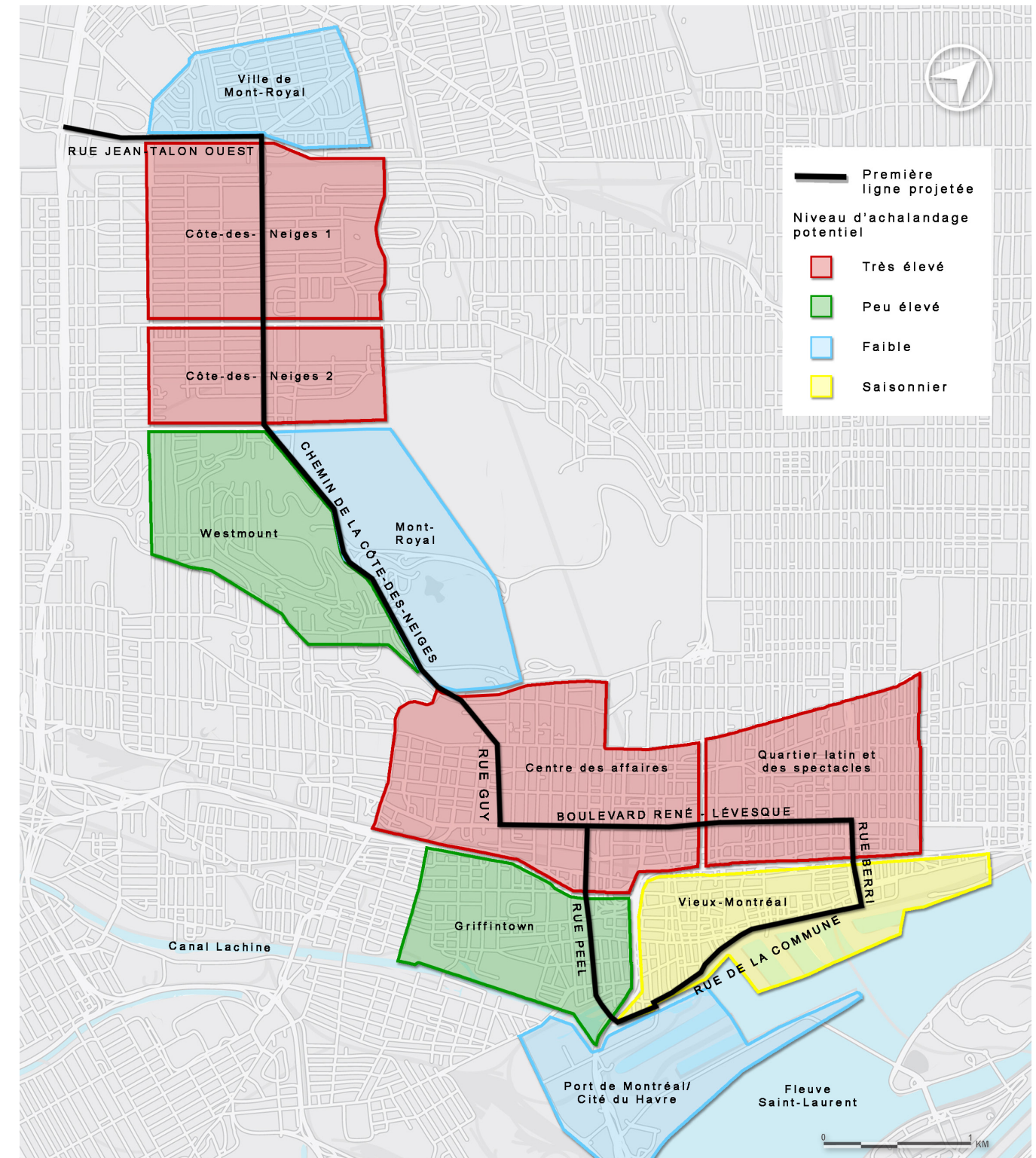


FIGURE B.1
LE TAUX D'ACHALANDAGE POTENTIEL PAR SECTEUR

* Les données détaillées portant sur les secteurs Mont-Royal et Port de Montréal / Cité du Havre sont absentes du portrait sociodémographique compte tenu du faible nombre de résidents et d'emplois. Toutefois, les données sur ce secteur ont été incluses dans les analyses portant sur l'ensemble du territoire d'étude.

LE SECTEUR VILLE DE MONT-ROYAL

Malgré une croissance de 25% depuis 2001, le secteur Ville de Mont-Royal reste le moins dense des secteurs étudiés. En contre-partie, la taille moyenne de ses ménages est la plus grande: près de deux tiers des familles ont des enfants et une personne sur cinq est âgée de moins de 14 ans. Le secteur compte le plus de ménages propriétaires (70%) ainsi que les ménages ayant les revenus les plus élevés (163 988\$ en moyenne). La majorité de sa population est francophone (58%) et détient un diplôme universitaire (56%). Le nombre d'emplois situés dans le secteur ne constitue que 0.5% du total des emplois dans l'ensemble du territoire d'étude. On y remarque aussi le plus bas taux de chômage de tous les secteurs (3.4%).

LE SECTEUR CÔTE-DES-NEIGES 1

Le secteur nord de Côte-des-Neiges est le plus peuplé et le plus dense du territoire d'étude. Presque tous les résidents sont locataires (89%). La moitié des résidents parle une langue autre que le français à la maison, la moitié des familles a des enfants et une personne sur cinq est âgée de moins de 14 ans. C'est le secteur dont la population est la moins scolarisée (19% des résidents ne détiennent aucun diplôme), avec le taux de chômage le plus élevé (15%) et le plus grand nombre de ménages à faibles revenus (46%). On note la présence de quatre écoles primaires et une école secondaire ainsi que les hôpitaux général juif et Sainte-Justine dans le secteur. Ceci explique la concentration d'emplois dans le domaine des services publics, de l'enseignement, de la santé et des administrations publiques (68%).

LE SECTEUR CÔTE-DES-NEIGES 2

Le secteur sud de Côte-des-Neiges est caractérisé par une densité de population trois fois plus élevée que celle de l'agglomération montréalaise. Les jeunes adultes représentent 41% de la population (dans l'agglomération, cette démographique compte pour 28%). Près de la moitié des ménages est composée de personnes seules et une famille sur trois est une famille monoparentale. Comme dans le secteur Côte-des-Neiges 1, 89% des résidents sont locataires, le taux de chômage est élevé (12%), et il existe un grand nombre de ménages à faibles revenus (41%). Cependant, plus de la moitié de la population est francophone (57%), et près de la moitié détient un grade universitaire (46%). Tout comme le secteur Côte-des-Neiges 1, la présence de plusieurs institutions comme l'Université de Montréal et l'Hôpital Saint-Mary explique la concentration d'emplois dans le domaine des services publics, de l'enseignement, de la santé et des administrations publiques (70%).

LE SECTEUR WESTMOUNT

Westmount est un milieu scolarisé (59% de sa population détient un diplôme universitaire). Près de la moitié des ménages est composée de personnes seules (47%), trois quarts des ménages est locataire, et l'usage de l'anglais (40%) et du français (39%) est pratiquement égal. Sa population est plutôt âgée: une personne sur cinq est âgée de plus de 65 ans. Mais on remarque aussi que plus de la moitié des familles a des enfants (58%). Le nombre d'emplois situé dans le secteur ne constitue que 0.8% du total des emplois dans l'ensemble du territoire d'étude.

LE SECTEUR CENTRE DES AFFAIRES

Une personne sur quatre résidant dans le territoire d'étude habite le centre des affaires. Près de la moitié de la population du secteur est constituée de personnes âgées entre 15 et 34 ans (48%), grâce à la population étudiante habitant autour des universités McGill et Concordia. Cela explique pourquoi plus de la moitié des résidents détient au moins un grade universitaire (51%) et pourquoi la majorité des résidents est locataire (85%) et habite seule (58%). On y note une proportion élevée de ménages à faibles revenus (42%) et la grande présence d'anglophones (48%). Le secteur compte plus de la moitié des emplois du territoire d'étude. Ces emplois se situent en grande partie dans les secteurs des services aux entreprises (35%), des finances et des assurances (20%).

LE SECTEUR QUARTIER LATIN ET DES SPECTACLES

Tout comme le centre des affaires, la majorité des ménages dans les quartiers latin et des spectacles est occupée par des locataires (80%) et est composée de personnes seules (59%). Dans ce secteur majoritairement francophone (64%), pratiquement une personne sur cinq ne détient aucun diplôme et près de quatre ménages sur dix sont considérés comme des ménages à faibles revenus. En termes d'emplois, la présence de plusieurs établissements d'enseignement comme l'Université du Québec à Montréal et le Cégep du Vieux-Montréal ainsi que l'hôpital Saint-Luc explique la concentration d'emplois dans le domaine des services publics, d'enseignement, de la santé et des administrations publiques (42%).

LE SECTEUR VIEUX-MONTRÉAL

Le Vieux-Montréal est le secteur qui a connu la plus forte croissance de population du territoire d'étude avec une augmentation de 42% par rapport à 2001. La majorité de sa population est francophone (68%), âgée entre 35 et 64 ans (55%) et 57% détient un diplôme universitaire. Près de la moitié des ménages est composée de personnes seules (49%) et la majorité des couples n'a pas d'enfants (63%). Les ménages sont majoritairement propriétaires (57%) et leur revenu moyen est plus du double de celui de l'ensemble du territoire d'étude. Les emplois du secteur se répartissent principalement entre les services aux entreprises (27%) et les services publics, d'enseignement, de la santé et des administrations publiques (27%).

LE SECTEUR GRIFFINTOWN

Le secteur Griffintown a connu une forte augmentation du nombre de ses ménages grâce à la construction de nouveaux logements et résidences universitaires pour l'École de technologie supérieure (41% depuis 2001). La majorité des familles du secteur a des enfants (56%), mais près de la moitié est monoparentale (45%). Dans le secteur, plus de la moitié des résidents est propriétaire (51%). L'usage de l'anglais (38%) et du français (37%) est pratiquement égal et une grande partie des emplois est dédiée aux services aux entreprises (44%).

Les secteurs	La population		Les ménages			Les familles			Les logements		La langue parlée à la maison			La scolarité			Le revenu des ménages		Le chômage
	Total	Densité	Total	Ménages de personnes seules	Taille moyenne	Total	Avec enfants	Nombre d'enfants total et moyen	Propriétaires	Locataires	Français	Anglais	Autres	Aucun diplôme	Études secondaires	Grade universitaire	Revenu moyen des ménages	Ménages à faible revenu	Nombre de chômeurs et taux de chômage
Ville de Mont-Royal	3377	4266/km ²	1010	210	2.76	775	405	1010	405	290	1520	880	230	155	330	1225	163 988 \$	7.2%	50
							52.3%	1.32	68.8%	28.7%	57.7%	33.4%	8.7%	7.1%	15.0%	55.8%			3.4%
Côte-des-Neiges 1	27 059	13 544/km ²	10 925	3775	2.42	6510	3230	8345	3230	9585	5790	6265	11 865	3980	4690	6050	34 387 \$	45.6%	2050
							49.6%	1.28	10.9%	89.0%	24.2%	26.2%	49.5%	18.7%	22.0%	28.4%			15.1%
Côte-des-Neiges 2	12 755	11 357/km ²	6340	2955	1.91	2675	1045	2425	1045	5400	6535	1645	3355	900	1595	4960	39 264 \$	40.6%	830
							39.1%	0.91	11.2%	88.6%	56.6%	14.2%	29.1%	8.4%	14.9%	46.3%			12.4%
Westmount	9826	5545/km ²	5005	2365	1.94	2305	1045	2150	1480	3780	3730	3765	7435	435	1190	5130	Non disponible	Non disponible	455
							45.3%	0.94	24.1%	75.7%	39.3%	39.7%	29.5%	5.0%	13.6%	58.7%			8.5%
Centre des affaires	26 783	8956/km ²	15 220	8685	1.65	5105	1480	3485	590	13 255	5730	12 060	2380	1385	4775	12 815	57 020 \$	41.7%	1705
							29.0%	0.69	15.4%	84.6%	22.7%	47.8%	22.3%	5.5%	19.1%	51.1%			11.8%
Quartier Latin et des Spectacles	14 051	7520/km ²	7555	4420	1.67	1907	590	1670	230	5045	6815	1500	2380	1905	1880	3565	42 901 \$	38.0%	580
							29.9%	0.85	19.7%	80.3%	63.7%	14.0%	22.3%	18.6%	18.4%	64.8%			9.3%
Vieux-Montréal	3720	5248/km ²	2065	1015	1.71	960	230	515	490	885	2430	875	260	205	435	1915	114 633 \$	16.0%	135
							24.0%	0.54	56.7%	43.1%	68.2%	24.5%	7.3%	6.1%	13.0%	57.3%			5.2%
Griffintown	7122	4487/km ²	3265	1435	2.01	1590	490	1720	8635	1595	2395	2460	1550	690	1215	2185	64 418 \$	32.1%	375
							30.8%	1.07	51.5%	48.9%	37.4%	38.4%	24.2%	12.2%	21.5%	38.7%			9.9%
Ensemble des secteurs	104 693	8154/km ²	52 130	25 155	1.93	22 290	8635	21 570	21 570	40 145	35 550	30 205	29 185	9770	16 260	38 490	56 476 \$	36.4%	6245
							38.7%	0.97	21.0%	78.9%	37.4%	31.8%	30.7%	11.0%	18.3%	43.4%			11.3%
Agglomération de Montréal	1 854 442	3176/km ²	831 030	317 115	2.20	474 155	199 020	510 215	510 215	513 055	955 800	433 800	344 695	328 830	326 185	485 460	57 792 \$	29.0%	85 585
							42.0%	1.70	38.0%	62.0%	52.6%	23.9%	19.0%	21.5%	21.3%	31.7%			8.7%

FIGURE B.2
 PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE (SOURCE: STATISTIQUE CANADA, RECENSEMENTS 2001 ET 2006; COMPILATION: WAA)

Niveau d'achalandage potentiel
 ■ Très élevé ■ Peu élevé ■ Faible ■ Saisonnier

C. PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

LES ARRONDISSEMENTS HISTORIQUES

1. L'arrondissement historique et naturel du mont Royal
2. L'arrondissement historique du Vieux-Montréal

LES SITES CLASSÉS

1. Le site historique de l'îlot Trafalgar-Gleneagles
2. Le site historique du domaine des Soeurs-Grises

LES TRACÉS FONDATEURS D'INTÉRÊTS PATRIMONIAL

1. Le chemin de la Côte-des-Neiges
2. Le chemin Queen-Mary
3. La rue Guy entre la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque
4. La rue Notre-Dame
5. La rue Wellington
6. Les rues du Vieux-Montréal

LES SECTEURS DE VALEUR PATRIMONIALE EXCEPTIONNELLE

- | | |
|---|--|
| 1. Le village de Côte-des-Neiges | 21. Le square Dorchester et la place du Canada |
| 2. Le secteur du Collège Notre-Dame | 22. Gare centrale – Place Ville Marie |
| 3. Piedmont, Frère-André et parc Troie | 23. Beaver Hall, Paper Hill |
| 4. Ridgewood, Forest Hill et Rockhill | 24. La rue Sainte-Catherine du square Phillips à Jeanne-Mance |
| 5. Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges | 25. Le complexe Desjardins et la Place des Arts |
| 6. La colline Westmount | 26. Le boulevard Saint-Laurent et la rue Sainte-Catherine Est |
| 7. Le parc du Mont-Royal | 27. La rue Saint-Denis du boulevard René-Lévesque Est à l'avenue Viger Est |
| 8. Trafalgar | 28. Le square Viger |
| 9. Le Séminaire de philosophie | 29. Le faubourg Saint-Louis |
| 10. L'avenue Atwater | 30. Le quartier Bonsecours |
| 11. L'Hôpital général de Montréal | 31. La place Jacques-Cartier |
| 12. Le mille carré doré Sud | 32. Le secteur des magasins-entrepôts |
| 13. Les impasses | 33. Le coeur de Ville-Marie et l'ouest de la rue Saint-Paul |
| 14. La rue Sherbrooke Ouest d'Atwater à Peel | 34. La pointe à Callière et la place D'Youville |
| 15. Le village Lincoln | 35. La rue McGill |
| 16. La rue Sainte-Catherine entre Guy et Atwater | 36. Le Vieux-Port |
| 17. La rue Sainte-Catherine entre Stanley et Guy | 37. Griffintown |
| 18. Le couvent des Soeurs Grises | 38. Le canal Lachine |
| 19. La rue de la Montagne et le boulevard René-Lévesque Ouest | |
| 20. Îlot Overdale | |

LES SECTEURS DE VALEUR PATRIMONIALE INTÉRESSANTE

- | | |
|--|------------------------------------|
| 1. Le secteur du parc Kent | 5. René-Lévesque et Hôtel-de-Ville |
| 2. Le secteur Côte-des-Neiges et de Kent | 6. Viger et Sanguinet |
| 3. Le secteur Côte-des-Neiges et Dupuis | 7. Berri et René-Lévesque |
| 4. Le secteur Gatineau et Lacombe | 8. O'keefe, Lowney's |

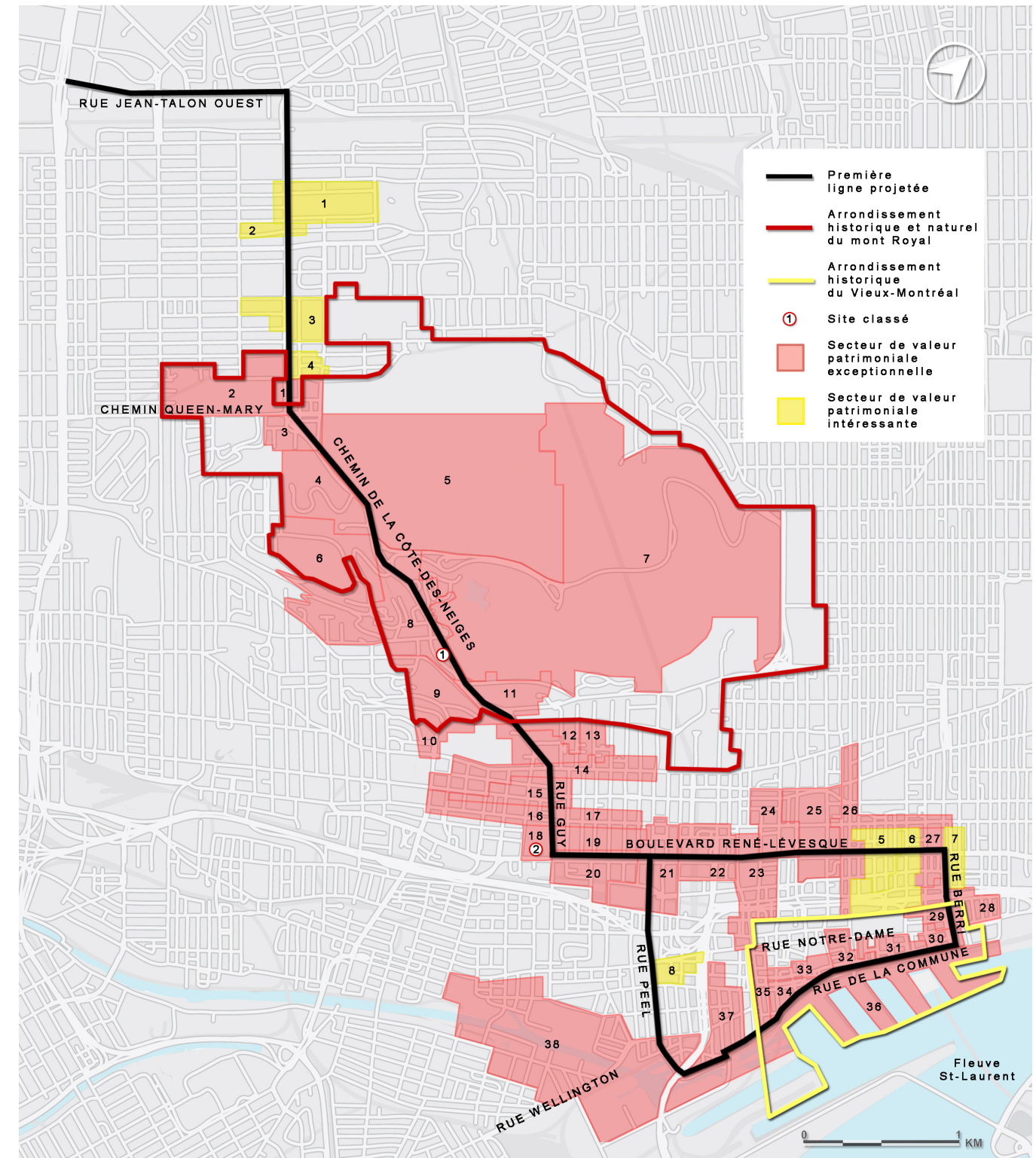


FIGURE C.1
LE PATRIMOINE BÂTI

LES SECTEURS DE VALEUR PATRIMONIALE EXCEPTIONNELLE*

1. Le village de Côte-des-Neiges

Ce secteur était localisé au cœur du village de Côte-des-Neiges au début du 20^e siècle. Le cadre bâti sera entièrement redéveloppé dans les années 1910 et 1920 alors que le cœur commercial prend forme pour répondre aux besoins des développements résidentiels qui s'installent autour et à ceux des nombreux visiteurs qui arrivent par le transport en commun.



UN BÂTIMENT MIXTE DES ANNÉES 1920

2. Le secteur du collège Notre-Dame

Ce secteur comprend le collège lui-même (1881), le pavillon Côte-des-Neiges de l'Institut universitaire de gériatrie de Montréal (1930), le Collège Marie-de-France, le Centre hospitalier de Saint-Mary's (1929-1932) ainsi que l'église et le presbytère Notre-Dame-des-Neiges (1939).



LE COLLÈGE NOTRE-DAME

3. Piedmont, Frère-André et parc Troie

Ce secteur est situé à l'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Queen-Mary, sur le plateau au pied de la falaise. Le chemin de la Côte-des-Neiges se prolongeait à l'origine plus près de la falaise avant de bifurquer vers la montagne. Le frontage sur le chemin de la Côte-des-Neiges de même que l'îlot Piedmont remontent au début du 20^e siècle. L'îlot Frère-André sera construit en même temps que l'oratoire Saint-Joseph, dans les années 1930.



L'ORATOIRE SAINT-JOSEPH

4. Ridgewood, Forest Hill et Rockhill

Développées entre 1940 et 1955, ces avenues présentent principalement des bâtiments multifamiliaux isolés dont la qualité générale tient surtout de l'homogénéité de l'implantation et de l'uniformité des matériaux de revêtement. Ces conciergeries ont généralement quatre ou cinq étages, sont recouvertes d'un parement de brique d'argile et sont peu ornementées. Les cours avant sont paysagées et des arbres matures viennent agrémenter l'ensemble.



L'AVENUE RIDGEWOOD

* Extrait des textes de l'Évaluation du patrimoine urbain (2005) et photos tirées du Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal (2002-2010) par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal.

5. Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges

Le secteur du cimetière Notre-Dame-des-Neiges fait partie intégrante de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. Dans ce vaste espace vert, on retrouve plusieurs bâtiments d'intérêt, dont la maison de la Côte-des-Neiges, l'entrée principale, le pavillon administratif, la chapelle de la Résurrection et l'ancien charnier. Le secteur est exceptionnel tant par ses éléments architecturaux que par ses aménagements paysagers. Le cimetière a aussi été désigné lieu historique national par le gouvernement fédéral en 1997.



L'ENTRÉE DU CIMETIÈRE NOTRE-DAME-DES-NEIGES

6. La colline Westmount

Ce secteur comprend le sommet de la colline Westmount et la moitié orientale du versant sud. Ces versants sont restés pratiquement vierges jusqu'en 1895. Lorsque The Boulevard fut relié à Montréal, cette zone accueillit certaines des familles les plus riches de Montréal en provenance du Square Mile, déjà passablement développé. De magnifiques résidences, de véritables châteaux, offrant des vues panoramiques de la campagne environnante, furent construites entre 1900 et 1930.



LA MAISON TRAFALGAR-LODGE

7. Le parc du Mont-Royal

«La montagne» est sans aucun doute un aspect important de l'identité paysagère et symbolique de Montréal et le parc est l'une de ses composantes essentielles. C'est l'architecte paysagiste américain Frederick Law Olmsted qui est choisi en 1874 pour concevoir le parc, inauguré en 1876. Ses aménagements s'étalent sur plusieurs années et le plan d'Olmsted n'est que partiellement réalisé.

On retrouve plusieurs éléments d'intérêt dans ce secteur, dont la maison Hosea-Bonen-Smith, construite en 1858, la croix érigée en 1924, et le chalet actuel bâti en 1931-1932. De son côté, le lac aux Castors est creusé en 1937-1938 et son pavillon d'accueil de facture moderne est réalisé en 1955-1958.

En 1958, les travaux de construction de la voie Camillien-Houde sur la route panoramique suivant l'ancienne ligne de tramway rendent finalement le parc accessible aux automobiles.



UN BELVÈDÈRE DU PARC DU MONT-ROYAL

8. Trafalgar

Cette zone presque exclusivement résidentielle est enclavée dans une dépression et s'étend de part et d'autre du chemin de la Côte-des-Neiges. Elle connaît un développement plutôt tardif et c'est avec la venue du tramway du chemin de la Côte-des-Neiges, en 1906, que le développement du secteur fera un premier bond.

L'îlot situé entre le chemin McDougall (ancien tracé du tramway) et le chemin de la Côte-des-Neiges est composé de deux grands bâtiments isolés de type conciergerie (le Trafalgar et le Gleneagles) construits en 1929 ainsi que des maisons Sparrow et Thompson au centre. Cet îlot, qui se caractérise par une volumétrie complexe, est maintenant un site historique reconnu au palier provincial. Il est exceptionnel en raison de la grande qualité architecturale des édifices ainsi que de la grande cohérence visuelle qu'il présente.



LES CONCIERGERIES TRAFALGAR ET GLENEAGLES

9. Le séminaire de Philosophie

Ce secteur comprend deux zones qui faisaient partie du domaine des prêtres de Saint-Sulpice. Il s'agit en premier lieu, du Séminaire de philosophie, un imposant immeuble d'inspiration classique construit entre 1891 et 1894. En deuxième lieu, on retrouve dans ce secteur, le bâtiment de la ferme Sous les Noyers, aujourd'hui recyclé en habitation et qui est intégré au récent développement résidentiel du secteur.



LE SÉMINAIRE DE PHILOSOPHIE

10. L'avenue Atwater

C'est dans ce secteur qu'est située l'école du Sacré-Cœur, érigé en 1928. Bien que l'avenue Atwater soit surtout occupée par de grands bâtiments isolés de type conciergerie, on retrouve aussi dans cette zone, des maisons unifamiliales en rangée et jumelées ainsi que quelques maisons isolées. Le secteur a conservé sa vocation résidentielle et on y trouve de nombreux arbres matures.



L'ÉCOLE DU SACRÉ-COEUR

11. L'Hôpital général

Situé sur le flanc sud de la montagne, ce secteur est composé de méga-îlots de formes et de dimensions variées selon les rues, lesquelles sont tracées suivant la topographie du site. L'Hôpital général de Montréal est un élément très présent dans le paysage montréalais.

L'îlot situé entre le chemin de la Côte-des-Neiges et l'avenue du Docteur-Penfield présente une grande uniformité dans la composition et l'ornementation des bâtiments jumelés. La maison contiguë, aujourd'hui subdivisée en logements, est l'un des types architecturaux dominants, principalement sur la parcelle donnant sur l'avenue des Pins Ouest. Ce secteur, développé entre 1850 et 1915, se détache du «mille carré doré», situé plus à l'est, surtout en raison de la densité de son paysage bâti.



L'HÔPITAL GÉNÉRAL DE MONTRÉAL

12. Le mille carré doré sud

Ce secteur est constitué de la portion sud du mille carré doré. On y retrouve un grand nombre de demeures bourgeoises exceptionnelles, dont certaines sont classées monuments historiques. Le niveau d'homogénéité est un peu moindre qu'au nord de la rue Sherbrooke, mais les caractéristiques générales de la zone sont sensiblement les mêmes que la portion nord.



LA MAISON JOSEPH-BOWLES-LEARMONT

13. Les impasses

Ce secteur est composé de plusieurs maisons unifamiliales construites de 1900 jusqu'à la fin des années 1920. On y trouve une série d'ensembles de maisons bâties sur de grands terrains découpés à l'origine pour recevoir des villas. Chacun de ces ensembles est formé de bâtiments unifamiliaux contigus de deux ou trois étages organisés autour d'une cour ou d'une voie piétonne. Cet agencement autour d'impasses ou de jardins semi-privés donne à la rue un caractère particulièrement intéressant.



LES MAISONS DU CROISSANT REDPATH

15. Le village Lincoln

En 1842, lorsque John Ostell conçoit un plan directeur de la ville orientant le développement urbain vers le nord-ouest, le prolongement des rues Sainte-Catherine et Sherbrooke est proposé, permettant ensuite le développement du secteur. Vers 1880, les rues Chomedey et Lambert-Closse sont percées et la rue Saint-Luc (qui deviendra le boulevard De Maisonneuve) est prolongée à l'ouest de la rue Saint-Marc. À ce moment-là, les terrains sont lotis et quelques maisons en rangée sont construites. La plupart des terrains de ce secteur sont construits entre 1890 et 1929.



LES MAISONS EN RANGÉE WILLIAM D.-STROUD

14. La rue Sherbrooke Ouest de l'avenue Atwater à la rue Peel

La rue Sherbrooke Ouest correspond à une frontière naturelle du centre-ville montréalais. Elle s'est développée en trois principales phases d'édification. De 1879 à 1840, de nombreux bâtiments résidentiels sont érigés. Puis, pendant la période de structuration du centre-ville, entre 1890 et 1940, des immeubles d'appartements, des hôtels luxueux ainsi que des bâtiments institutionnels et religieux s'y implantent. Finalement, c'est à partir de 1950 qu'apparaissent les hôtels et édifices de bureaux modernes. Malgré une grande hétérogénéité, l'essentiel du paysage urbain de cette artère est constitué d'éléments d'intérêt patrimonial.



LE TEMPLE MAÇONNIQUE

16. La rue Sainte-Catherine Ouest entre la rue Guy et l'avenue Atwater

Entre 1870 et 1880, toutes les rues du secteur étant ouvertes, la construction domiciliaire bat son plein des deux côtés de la rue Sainte-Catherine. Ce territoire a d'ailleurs conservé son caractère résidentiel (à l'exception du premier Forum) jusqu'aux années 1920. La vocation résidentielle du secteur laisse place à une diversité de fonctions – commerciale, d'affaires et de divertissement. La Banque de Toronto construite en 1925 est un bon témoin de l'architecture de cette époque. À partir des années 1950, de nombreuses modifications et des nouvelles constructions ont changé le visage du quartier, mais la présence de nombreux bâtiments d'intérêt patrimonial ainsi que la vitalité commerciale du secteur en font une zone particulièrement intéressante.



LA BANQUE DE TORONTO

17. La rue Sainte-Catherine entre les rues Stanley et Guy

Le secteur de la rue Sainte-Catherine entre Guy et Stanley, incluant quelques îlots sur la rue Drummond, commence à se développer à partir de la seconde moitié du 19^e siècle. Au départ, quelques maisons isolées et quelques-unes en rangée sont construites. Un nouveau noyau religieux se crée en 1864 avec la construction de l'église Saint-James the Apostle et de son presbytère. Vers 1870-1880, plusieurs séries de maisons en rangée se construisent. On retrouve aujourd'hui quelques anciennes résidences de cette époque maintenant transformées en commerces et en bureaux.



L'ÉGLISE SAINT-JAMES THE APOSTLE

19. La rue de la Montagne et le boulevard René-Lévesque Ouest

Ce secteur qui possède aujourd'hui une vocation commerciale porte en lui les témoins de son passé résidentiel. On y retrouve des rangées de maisons ainsi que quelques résidences isolées construites au 19^e siècle, principalement sur les rues Bishop, Mackay, Guy et de la Montagne. L'académie Bourget, érigée en 1914 sur la rue de la Montagne, possède pour sa part plusieurs caractéristiques architecturales d'inspiration Beaux-Arts.



L'ACADÉMIE BOURGET

18. Le couvent des Soeurs Grises

Ce secteur est constitué d'un des plus importants ensembles conventuels de Montréal. Il est composé du couvent des Soeurs Grises, de l'aile Saint-Mathieu ainsi que de la chapelle de l'Invention-de-la-Sainte-Croix. C'est l'architecte Victor Bourgeau qui est le concepteur de cet ensemble réalisé entre 1869 et 1888. La chapelle est classée monument historique en novembre 1974 et l'ensemble est déclaré site historique en janvier 1976.



LE COUVENT DES SOEURS GRIS

20. L'îlot Overdale

Le secteur de l'îlot Overdale est un peu isolé du reste de la trame urbaine et possède plusieurs caractéristiques exceptionnelles. Des ensembles de maisons sur l'avenue Argyle et la rue Mackay sont particulièrement intéressants. Les arbres et les jardins ainsi que la dénivellation du paysage ajoutent au caractère intimiste de la zone. C'est aussi à cet endroit que se trouve la maison Louis-Hippolyte-Lafontaine. Ce monument historique cité, habité par Lafontaine alors qu'il était premier ministre du Canada-Uni, a été attaqué lors des événements qui ont entouré l'incendie du parlement en 1849. Des traces de balles sont d'ailleurs encore visibles sur la pierre qui recouvre la façade de l'édifice.



LA MAISON LOUIS-HIPPOLYTE-LAFONTAINE

21. Le square Dorchester et la place du Canada

Le square Dorchester et la place du Canada (auparavant square Dominion) ainsi que les bâtiments qui l'entourent, forment un ensemble d'intérêt patrimonial régional, sinon national.

Les bâtiments qui bordent cette place sont pratiquement tous exceptionnels et méritent d'être protégés. On retrouve dans ce secteur: la gare Windsor, la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, l'église Saint-George, l'édifice Sun Life, l'hôtel Windsor, le Dominion Square Building, le bureau de poste central et l'édifice Bagg.

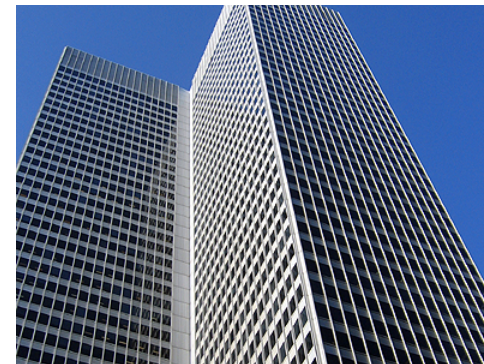
L'aménagement paysager du square Dominion débute en 1870 sur l'emplacement des cimetières juifs et catholiques. Au cours des années, de nombreux monuments, tel celui à la gloire de Lord Strathcona en 1907, le Cénothaphe en 1924, la statue de Robert Burns en 1930, la statue de Wilfrid Laurier en 1953 et la sculpture d'Henry Moore en 1964, viennent peupler le square. En 1953, l'élargissement du boulevard René-Lévesque (auparavant Dorchester) coupe l'espace en deux et sépare la place du Canada du square Dorchester.



LA PLACE DU CANADA

22. Gare Centrale – Place Ville Marie

Ce secteur est le siège d'une architecture urbaine de facture moderniste intimement liée aux réseaux de transport. D'une part, on y retrouve la gare Centrale, construite entre 1938 et 1943 et desservie par un tunnel et un viaduc. D'autre part, l'hôtel Reine Elizabeth, érigé en 1957-1958, est l'un des premiers éléments d'importance construit autour de la gare. L'hôtel, avec son lien intérieur menant directement à la salle des pas perdus de la gare, constitue le premier segment du réseau piétonnier souterrain de Montréal. Juste au nord, Place Ville Marie, avec son édifice cruciforme érigé entre 1959 et 1962 par la firme Leoh Ming Pei et associés et la firme Affleck, Dimakopoulos, Lebensold, Michaud et Sise, est une icône de l'architecture montréalaise.



LA PLACE VILLE MARIE

23. Beaver Hall, Paper Hill

C'est vers les années 1840 que le secteur commence réellement à se développer avec l'aménagement de terrains de formes et de dimensions régulières. La basilique Saint-Patrick, le cœur de cette zone, est construite en 1843-1847. De nombreuses maisons contiguës ainsi que des bâtiments institutionnels sont érigés au cours des décennies suivantes afin de desservir la population catholique d'origine irlandaise. On y retrouve, outre l'église Saint-Patrick, l'école Saint-Patrick's Academy, les vestiges d'un centre d'accueil et la maison William-Dow.

Au début du 20^e siècle, le secteur devient un noyau de l'industrie de l'imprimerie à Montréal, d'où l'appellation de Paper Hill. Des bâtiments d'au moins cinq étages souvent revêtus de brique remplacent les habitations. La papeterie Wilson, l'édifice Southam, le Desbarats' Building construit pour le journal The Gazette et le Unity Building démontrent la transformation du secteur.



LA BASILIQUE SAINT-PATRICK

24. La rue Sainte-Catherine du square Phillips à la rue Jeanne-Mance

Ce tronçon de la rue Sainte-Catherine s'est développé un peu plus tôt que la zone adjacente située à l'ouest. Après la démolition des fortifications, qui a lieu de 1804 à 1817, les rues Sainte-Catherine, de Bleury et Saint-Alexandre sont percées et le lotissement débute. Le développement résidentiel s'accélère vers 1830 avec le percement des rues Aylmer, Mayor, City Councillors et de Maisonneuve. Les édifices de culte de l'époque demeurent les témoins du passé résidentiel de ce secteur. L'église du Gesù est construite en 1864 tandis que l'église Saint-James, d'influence néogothique, est érigée en 1887-1888.



L'ÉGLISE SAINT-JAMES

25. Le complexe Desjardins et la Place des Arts

Cette zone comprend trois éléments importants du patrimoine moderne à Montréal: la Place des Arts, le complexe Guy-Favreau et le complexe Desjardins. On y retrouve aussi à l'extrémité ouest de la rue de la Gauchetière deux immeubles classés. Il s'agit de l'église (et son presbytère, 1834), qui deviendra l'église de la Mission catholique chinoise, et du patronage Saint-Vincent-de-Paul, construit en 1893. Elle comprend aussi quelques rangées d'habitations relativement intactes sur les rues de la Gauchetière et Anderson.



LE COMPLEXE DESJARDINS

26. Le boulevard Saint-Laurent et la rue Sainte-Catherine Est

Dans sa portion sud, entre le Vieux-Montréal et le boulevard René-Lévesque, le boulevard Saint-Laurent est l'artère principale du quartier chinois. Cette portion est caractérisée par la présence de plusieurs bâtiments commerciaux qui se sont construits après l'élargissement de la rue, en 1889. Le boulevard Saint-Laurent possède dès ses débuts une vocation commerciale en tant qu'espace de transformation artisanale, puis industrielle.

Au tournant du 20^e siècle, les nouvelles techniques de construction permettent l'érection d'édifices industriels largement fenestrés. C'est à cette époque que la rue Sainte-Catherine devient la principale artère commerciale du secteur et que de nombreux édifices commerciaux et industriels et des établissements bancaires prestigieux y sont construits.



LE THÉÂTRE DU MONUMENT-NATIONAL

27. La rue Saint-Denis du boulevard René-Lévesque Est à l'avenue Viger Est

La plupart des bâtiments sur cette portion de la rue Saint-Denis datent de la période de développement qui a suivi l'incendie de 1852 et de la période où l'Université Laval s'installe à l'emplacement de l'actuel pavillon Hubert-Aquin de l'Université du Québec à Montréal. Des séries de maisons en rangée ou contiguës avec mur coupe-feu et des maisons de rapport sont alors bâties. L'église Holy Trinity et l'Académie Saint-Denis, construites en 1865, sont les bâtiments les plus anciens de ce secteur. La maison de rapport érigée par Napoléon Bourassa en 1879 est un bel exemple de l'architecture résidentielle de cette période. La construction du nouveau bâtiment de l'hôpital Saint-Luc, dans les années 1930, change le paysage bâti de la zone, à l'origine constitué de bâtiments résidentiels.



L'HÔPITAL SAINT-LUC

28. Le square Viger

Le square Viger s'inscrit sur le terrain donné à la Ville par la veuve de Denis-Benjamin Viger en 1818. Un marché faisant principalement le commerce des bestiaux s'installe de part et d'autre de la rue Saint-Denis. En 1857, le marché est démantelé et le square est aménagé. L'avenue Viger est percée et le square, inauguré en 1860, devient le grand parc de Montréal. De somptueuses résidences et des maisons en rangée sont alors érigées autour du square. Quelques édifices prestigieux concrétisent la présence de la bourgeoisie canadienne-française dans le quartier. L'hôtel-gare Viger est érigé en 1898, dans le style château, et l'École des Hautes Études Commerciales est construite dans l'esprit Beaux-Arts en 1908-1910. Le square a été modifié à quelques reprises depuis ce temps: en 1930, lors du prolongement vers le sud de la rue Berri, dans les années 1960 lors de la construction du métro Champ-de-Mars et de l'élargissement de la rue Berri, puis un peu plus tard avec la construction souterraine de l'autoroute Ville-Marie. Finalement, le square est totalement reconfiguré en 1983-1984.



L'HÔTEL-GARE VIGER

29. Le faubourg Saint-Louis

Cette zone est au départ composée de quelques maisons séparées de l'enceinte fortifiée par un petit étang. Le secteur est dominé à l'époque par la colline de la citadelle, qui est arasée entre 1819 et 1829. La maison Brossard-Gauvin, construite en 1750 sur la rue Saint-Louis, est l'un des deux seuls exemples des maisons de bois construites à cette époque dans les faubourgs. Les autres maisons de la rue Saint-Louis et de la rue du Champ-de-Mars, bien qu'elles soient moins anciennes, donnent un cachet intimiste à ce secteur. Avec la présence de quelques bâtiments plus imposants, le secteur prend l'aspect d'une porte d'entrée sur le Vieux-Montréal.



LA MAISON BROSSARD-GAUVIN

30. Le quartier Bonsecours

Ce secteur largement reconstruit au 19^e siècle se distingue du reste du Vieux-Montréal par le fait qu'il a conservé sa vocation résidentielle, même après 1850. Le faubourg Bonsecours, à l'origine situé à l'extérieur des palissades, est ensuite intégré au périmètre fortifié. La chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours est construite en 1771 et elle subit de nombreuses modifications par la suite. Quelques maisons de la seconde moitié du 18^e siècle subsistent toujours et constituent les plus anciens exemples de la vocation résidentielle du secteur.



LA CHAPELLE NOTRE-DAME-DE-BON-SECOURS

31. La place Jacques-Cartier

Ce secteur situé de part et d'autre de la place Jacques-Cartier est occupé au départ par de grandes résidences et leurs jardins. Le château Ramezay, monument historique classé, en est une belle démonstration. Ce dernier est érigé en 1705 à la demande du gouverneur de Montréal, Claude de Ramezay. À la suite d'un incendie, il est reconstruit puis agrandi cinquante ans plus tard, tout en conservant certains éléments originaux.

En 1808, les étals du Marché Neuf sont érigés sur le terre-plein situé entre la rue Saint-Charles et la rue de la Fabrique et la colonne Nelson y est installée. C'est après l'ouverture du marché Bonsecours, en 1847, que les deux rues disparaissent et que la place Jacques-Cartier prend son nom actuel. Les édifices actuels bordant la place sont essentiellement des résidences et des hôtels du 19^e siècle.



LA PLACE JACQUES-CARTIER

32. Le secteur des magasins-entrepôts

Le paysage du secteur est largement dominé par de grands bâtiments commerciaux des années 1850-1880. La série située entre la rue de la Commune et la rue Saint-Paul possède des caractéristiques témoignant de la croissance rapide du port à cette époque. Plusieurs de ces bâtiments ont une façade relativement sobre du côté où se fait la manutention des marchandises, tandis que la facture architecturale est plus élaborée du côté commercial, sur la rue Saint-Paul. On retrouve aussi dans ce secteur des bâtiments commerciaux et résidentiels datant de la première moitié du 19^e siècle. Sur la portion de la rue Notre-Dame située dans ce secteur, il est possible de voir quelques exemples de maisons et de commerces plus anciens, mais la plupart des édifices sont des bâtiments commerciaux de la fin du 19^e siècle.



LE MAGASIN-ENTREPÔT ELIZABETH-MITTEBERGER-PLATT

33. Le cœur de Ville-Marie et l'ouest de la rue Saint-Paul

C'est dans ce secteur que se trouve la toute première place publique, centre commercial de la ville aux 17^e et 18^e siècles. Ces éléments sont encore visibles dans la trame urbaine. Donnant sur la place Royale se dresse l'édifice de l'Ancienne-Douane, construit en 1836-1838 et agrandi en 1881-1882. Cet édifice ainsi que les vestiges d'une ancienne station de pompage font maintenant partie de l'ensemble du Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Pointe-à-Callière. L'Ancienne-Douane et le bâtiment principal du musée sont réunis par une crypte archéologique en sous-sol qui met en valeur les vestiges du lieu de fondation de la ville. On retrouve aussi dans ce secteur plusieurs édifices commerciaux de la seconde moitié du 19^e siècle.

Du côté ouest, sur la rue Saint-Paul, la plupart des édifices sont des bâtiments commerciaux qui datent de la fin du 19^e siècle. C'est à cet endroit que la place D'Youville (plutôt que la rue de la Commune) fournit une seconde façade sur rue aux bâtiments du côté sud-est. À la suite d'un incendie survenu en 1901 dans ce secteur, de nombreux édifices ont été construits au tout début du 20^e siècle, dans cette section de la rue Saint-Paul. Ils sont facilement identifiables par leur forme et leurs façades de brique.



LA MAISON FRANÇOIS-BENOÎT

34. La pointe à Callière et la place D'Youville

L'actuelle pointe à Callière est ce lieu entre la Petite Rivière et le fleuve Saint-Laurent où les premiers colons menés par Paul de Chomedey de Maisonneuve s'installent lors de la fondation de Montréal, en 1642.

On observe à la place D'Youville et à la pointe à Callière une concentration de traces qui témoignent de ce qu'a été le Vieux-Montréal de ses origines à aujourd'hui. Les traces des 17^e et 18^e siècles sont encore perceptibles, qu'il s'agisse de la trame urbaine, du bâti, des vestiges, des artefacts ou des oeuvres de commémoration. L'Hôpital général, construit en 1693-1694, se distingue comme le deuxième plus ancien immeuble de l'arrondissement historique, après le Vieux Séminaire de Saint-Sulpice.

On retrouve des entrepôts typiques de la première moitié du 19^e siècle, témoins significatifs de l'époque où le port commence à prendre son essor. La deuxième moitié du 19^e siècle et le début du 20^e siècle sont aussi présents dans ce secteur où se superposent les éléments appartenant à toutes les époques. C'est ici que se trouve le musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Pointe-à-Callière.



LE MUSÉE D'ARCHÉOLOGIE ET D'HISTOIRE DE MONTRÉAL, POINTE-À-CALLIÈRE.

35. La rue McGill

La rue McGill se présente comme une grande artère de la métropole au début du siècle, avec des édifices de bureaux de dix étages et la grande colonnade de la nouvelle douane. La ville fortifiée du 18^e siècle ainsi que les diverses étapes de l'évolution de la ville au 19^e siècle sont perceptibles dans le cadre bâti actuel. Cette grande rue rectiligne, qui sépare la vieille ville du faubourg voisin, est due au Plan des Commissaires qui planifie la démolition des murailles, au tout début des années 1800.

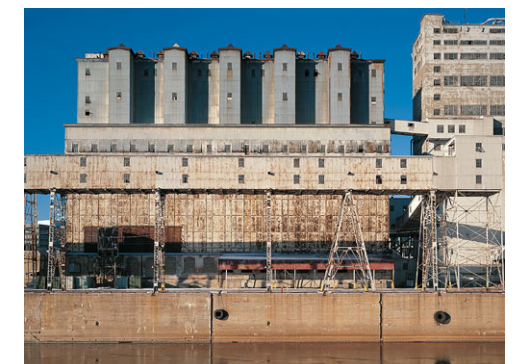


LA NOUVELLE DOUANE

36. Le Vieux-Port

Cette zone récemment transformée à des fins récréotouristiques est incluse dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. Il s'agit de la plus vieille partie du port de Montréal, de l'entrée du canal de Lachine jusqu'à la Tour de l'Horloge. Bien que l'histoire du port remonte aux origines de la ville, le patrimoine bâti qu'on y retrouve provient essentiellement du début du 19^e siècle ainsi que des grands aménagements du début du 20^e siècle.

Les premières améliorations du port datent de 1830. En 1853, la profondeur de la voie maritime du Saint-Laurent est portée à 16 pieds, permettant l'entrée de navires transatlantiques. Le port de Montréal prend véritablement forme vers 1881 alors que débutent les travaux de construction des quais et des hangars maritimes permanents, ainsi que le rehaussement des voies ferrées. Au début du 20^e siècle, du fait de l'érection d'immenses élévateurs à grain, Montréal devient l'un des six plus grands ports au monde et dépasse tous ses concurrents dans la manutention du grain. Avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, le secteur du port connaît une baisse d'achalandage et le terrain est réaménagé en promenade et en espaces verts.



LE SILO N° 5

37. Griffintown

Ce secteur comprend la zone située entre la rue McGill et l'autoroute Bonaventure de part et d'autre de la rue William. Jusqu'à la fin du 18^e siècle, ce territoire est essentiellement agricole et on y retrouve quelques habitations de bois et boutiques d'artisans. Après la démolition des fortifications, entre 1804 et 1817, ce secteur commence à s'urbaniser, puis il devient densément peuplé par une population ouvrière. La maison Abner-Bagg ainsi que les entrepôts Buchanan et Penn sont d'excellents exemples de l'architecture de la première moitié du 19^e siècle.

À partir du milieu du 19^e siècle, les habitations commencent à être remplacées par des industries, dont plusieurs fonderies et entrepôts. La fermeture du Collège de Montréal en 1859 et l'établissement d'un marché au foin entre les rues William et King témoignent de ce changement de fonction. Ensuite, le secteur s'industrialise densément en raison de la proximité du fleuve Saint-Laurent, du canal Lachine et des chemins de fer, et il prospère jusqu'à la crise de 1929. Suivra une période difficile. Plusieurs industries ferment leurs portes et la plupart des résidents s'établissent ailleurs. La construction de la voie élevée du Canadien National en 1933 et la réalisation de l'autoroute Bonaventure en 1965 contribuent à la coupure entre ce secteur et les zones adjacentes. Cette zone bénéficie aujourd'hui d'un second souffle alors que plusieurs immeubles industriels sont recyclés et que de nouveaux édifices sont construits. La réouverture du canal Lachine ainsi que la réalisation de la Cité du multimédia favorisent aujourd'hui la restructuration du secteur et la mixité des fonctions.



LA MAISON ABNER-BAGG

38. Le canal Lachine

La proximité du port de Montréal et du centre-ville, le caractère transitoire de la localisation de ses rives, l'histoire industrielle qui y est rattachée, sa réouverture à la navigation qui a entraîné d'importants aménagements le long de ses berges et qui confirme sa vocation récréotouristique, de même que son apport à la revitalisation des quartiers limitrophes sont autant de facettes du caractère exceptionnel du secteur du canal Lachine.

Sur la rive nord du canal, la portion du secteur située dans le quartier Griffintown, en continuité avec le faubourg des Récollets, devient très tôt, par son emplacement stratégique à l'embouchure du port et du canal, un site de choix pour l'industrie. Entrepôts, manufactures et fonderies s'y installent et côtoient des entreprises d'importation qui font construire de grands entrepôts pour stocker les marchandises. Les infrastructures du canal et celles du transport alimentent les activités et s'imposent dans la trame urbaine. Cela accentue les problématiques de cohabitation des zones industrielles et d'habitation, simultanément en croissance. On trouve aujourd'hui, dans Griffintown, un tissu urbain parsemé de terrains vacants ainsi que des bâtiments industriels hérités de la période 1880-1950, implantés sans marge de recul de la rue et qui possèdent le plus souvent un parement de brique d'argile et une fenestration verticale avec travées et percements réguliers. On y retrouve aussi une seconde génération de bâtiments industriels construite à partir des années 1950. Ce sont souvent de grands volumes de type hangar dont les principales caractéristiques sont la charpente et le parement d'acier et les longues surfaces vitrées.

Le secteur du canal Lachine est en outre doté d'une grande quantité d'éléments de paysage d'intérêt: les ponts ferroviaires; les passerelles; les bassins; les murs du canal; les écluses; les luminaires et les pylônes sur la rive nord du canal, installés entre les années 1902 et 1959 et qui témoignent de l'électrification des mécanismes d'éclusage et des bâtiments et structures aux abords du canal; les voies ferrées du CN; les îlots sur le canal; des équipements industriels en hauteur, cheminées, silos et bien d'autres encore.



LE CANAL LACHINE

LES SECTEURS DE VALEUR PATRIMONIALE INTÉRESSANTE

1. Le secteur du parc Kent

Ce secteur entièrement construit entre 1940 et 1960 englobe le parc Kent. Toutes les constructions font face aux rues au pourtour du parc. On y retrouve principalement de l'habitation de type duplex jumelé, bien qu'il y ait aussi des habitations unifamiliales isolées. L'architecture est typique de la fin des années 1940. Avec leur parement de brique de couleur claire, intégrant dans certains cas une maçonnerie de pierre en façade principale, ces bâtiments ont des toits plats et comportent parfois des fausses mansardes et des pignons appliqués. Le recul de la rue, les balcons en façade et l'aménagement paysager intégrant des arbres matures contribuent au caractère intéressant de ce secteur.



UN DUPLEX JUMÉLÉ SUR L'AVENUE APPLETON

2. Le secteur Côte-des-Neiges et de Kent

Dans l'axe de l'avenue Van Horne, de part et d'autre du chemin de la Côte-des-Neiges, on trouve un ensemble construit entre 1930 et 1945, alors que le territoire environnant demeure non construit. Ce secteur se développe avec des duplex jumelés qui sont aménagés sur des terrains lotis sans ruelles. Ce sont des immeubles de deux étages avec parement de maçonnerie.



UN DUPLEX SUR L'AVENUE VAN HORNE

3. Le secteur Côte-des-Neiges et Dupuis

Ce secteur est aménagé de part et d'autre du chemin de la Côte-des-Neiges, sur un lotissement qui n'apparaît qu'après 1914. Outre l'axe commercial qui le divise, il comprend un ensemble de conciergeries construites principalement entre 1930 et 1945 en marge du secteur plus ancien constitué par les avenues Maplewood et Lacombe. Les bâtiments ont généralement trois étages et comptent plusieurs logements avec une entrée commune. Les façades ont un parement de brique et l'architecture est d'inspiration Art déco, avec fenêtres horizontales, insertions de pierre de forme géométrique et balcons et garde-corps de fer forgé aux lignes simples.



UNE CONCIERGERIE SUR LA RUE DUPUIS

4. Le secteur Gatineau et Lacombe

Ce secteur reflète la transformation du village de Côte-des-Neiges en une ville. C'est ici que débute l'urbanisation. Composé d'habitations et d'immeubles civiques importants, le secteur se développe entre 1915 et 1930. Aujourd'hui, diverses constructions plus récentes et plus massives viennent altérer l'aspect d'ensemble, mais le secteur demeure de bonne qualité et représentatif du développement et de la trame d'origine. Les bâtiments plus anciens de deux étages ont des toits plats et un revêtement de brique; des escaliers extérieurs et des balcons ornent les façades.



UN MULTIPLEX SUR LA RUE GATINEAU

5. René-Lévesque Est et Hôtel-De-Ville

Dans la ville originale hors les murs – autour du nouvel hôpital chinois et en bordure du centre-ville et de l'Université du Québec à Montréal – se trouve un secteur incorporant plusieurs alignements résidentiels de grande qualité ainsi que des constructions résidentielles intégrées au cadre bâti d'origine. Sur l'axe René-Lévesque réalisé en 1955 pour faciliter la fluidité des déplacements est-ouest, un gabarit plus massif vient protéger les quartiers résidentiels avoisinants. Ceux-ci sont principalement constitués d'immeubles de trois étages en brique avec ou sans porte cochère. Le quartier compte peu de ruelles.



UN ENSEMBLE RÉSIDENTIEL SUR L'AVENUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE.

6. Viger et Sanguinet

Structuré dans l'axe de la rue Sanguinet comme desserte de l'autoroute Ville-Marie, ce secteur est principalement encadré d'institutions, dont l'hôpital Saint-Luc et l'Université du Québec à Montréal (UQÀM). C'est un tissu urbain dense et hétéroclite requérant une mise en valeur de l'axe Sanguinet comme voie d'accès à la ville.



L'HÔPITAL SAINT-LUC

7. Berri et René-Lévesque Est

La rencontre de deux axes urbains perpendiculaires crée un espace de grand intérêt. La partie sud, de part et d'autre de la rue Berri, compte des ensembles intéressants. La partie nord, avec l'Université du Québec et quelques constructions plus récentes, encadre la voie publique. Le gabarit des immeubles plus anciens, la qualité des matériaux utilisés et les qualités de la composition architecturale fixent les objectifs d'aménagement du secteur.



L'INTERSECTION DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE EST ET DE LA RUE BERRI

8. O'Keefe, Lowney's

Dans le quartier Griffintown, ce secteur regroupe deux bâtiments industriels d'importance: la Walter M. Lowney & Co. et le complexe de la Dow Brewery, qui témoigne de l'importance de l'industrie de la bière au 19^e siècle.



LA BRASSERIE DOW

LES IMMEUBLES DE VALEUR PATRIMONIALE EXCEPTIONNELLE

■ Les édifices de culte, couvents et écoles

1. **Croix de chemin Fortier-Daoust**
3940, rue Jean-Talon Ouest
2. **Église Saint-Pascal-Baylon et son presbytère**
6560-6580, chemin de la Côte-des-Neiges
3. **Pensionnat Notre-Dame de Sainte-Croix**
5790, chemin de la Côte-des-Neiges
4. **Église Saint-Kevin**
5600, chemin De La Côte-des-Neiges
5. **Académie Saint-Joseph**
5301-5345, chemin de la Côte-des-Neiges
6. **Église Notre-Dame-des-Neiges**
5320, chemin de la Côte-des-Neiges
7. **École du Sacré-Coeur**
3635, avenue Atwater
8. **Maison mère des Soeurs Grises de Montréal**
site historique classé
1190, rue Guy
9. **Chapelle de l'Invention-de-la-Sainte-Croix**
monument historique classé
1190, rue Guy
10. **Cathédrale Marie-Reine-du-Monde**
lieu historique national du Canada
1085, rue de la Cathédrale
11. **Basilique de Saint-Patrick**
monument historique classé
460, boulevard René-Lévesque Ouest
12. **Académie Marchand**
1097, rue Berri
13. **Chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours**
400, rue Saint-Paul Est
14. **Église Saint-George**
lieu historique national du Canada
1101, rue de la Gauchetière Ouest

■ Les édifices publics, commerciaux et industriels

1. **Une ancienne banque**
5990, chemin de la Côte-des-Neiges
2. **Banque de Montréal**
1601, rue Sherbrooke Ouest
3. **Bank of Toronto**
1601, rue Sainte-Catherine Ouest
4. **Tour IBM-Marathon**
1250, boulevard René-Lévesque Ouest
5. **Hôtel Windsor**
1170, Peel
6. **Édifice Sun Life**
1155, rue Metcalfe
7. **Hôtel Reine Élisabeth**
900, boulevard René-Lévesque Ouest
8. **Place Ville Marie**
1, place Ville Marie
9. **Agence des Douanes et du Revenu Canada**
305, boulevard René-Lévesque Ouest
10. **Complexe Desjardins**
100 - 190, rue Sainte-Catherine Ouest
11. **Hydro-Québec**
61-75, boulevard René-Lévesque Ouest
12. **Gare-hôtel Viger**
700, rue Saint-Antoine Est
13. **Marché Bonsecours**
305-395, rue de la Commune Est
14. **Édifice de l'Ancienne-Douane**
lieu historique national du Canada
150, rue Saint-Paul Ouest
15. **Entrepôts de William Busby Lambe**
731, rue de la Commune Ouest

16. Entrepôt Buchanan
monument historique classé
777, rue de la Commune Ouest

17. Brasserie Dow
984-1000, Notre-Dame Ouest

18. Bureau de poste central
édifice fédéral du patrimoine
715, rue Peel

19. Gare Windsor du Canadien Pacifique
lieu historique national du Canada
monument historique classé
900, rue Peel

■ **Les appartements et les résidences**

1. Maison Simon-Lacombe
4595-4601, chemin de la Côte-des-Neiges

2. Maison Trafalgar-Lodge
3021-3025, avenue Trafalgar

3. Maison Sparrow
3970, chemin de la Côte-des-Neiges

4. Maison Thompson
3956, chemin de la Côte-des-Neiges

5. Appartements Trafalgar et Gleneagles
3940-3946, chemin de la Côte-des-Neiges

6. Résidence des employés du Collège de Montréal
3576, chemin de la Côte-des-Neiges

7. Appartements Laurentian
3465, chemin de la Côte-des-Neiges

8. Maison Robert-Stanley-Bagg
monument historique reconnu
1541, rue Sherbrooke Ouest

9. Maison James-Edward-Major
1221, rue Guy

10. Maison Joseph-Sawyer
1205-1207, rue Guy

11. Maison Louis-Hippolyte-Lafontaine
monument historique cité
1395, avenue Overdale

12. Maison William-Dow (Engineers Club of Montreal)
monument historique classé
1175, place du Frère-André

13. Résidence Saint-Charles-Borromée
66, boulevard René-Lévesque Est

14. Appartements Roberval
1167, rue Berri

15. Maison Elizabeth-Mittleberger-Platt
monument historique classé
3, rue de la Commune Ouest

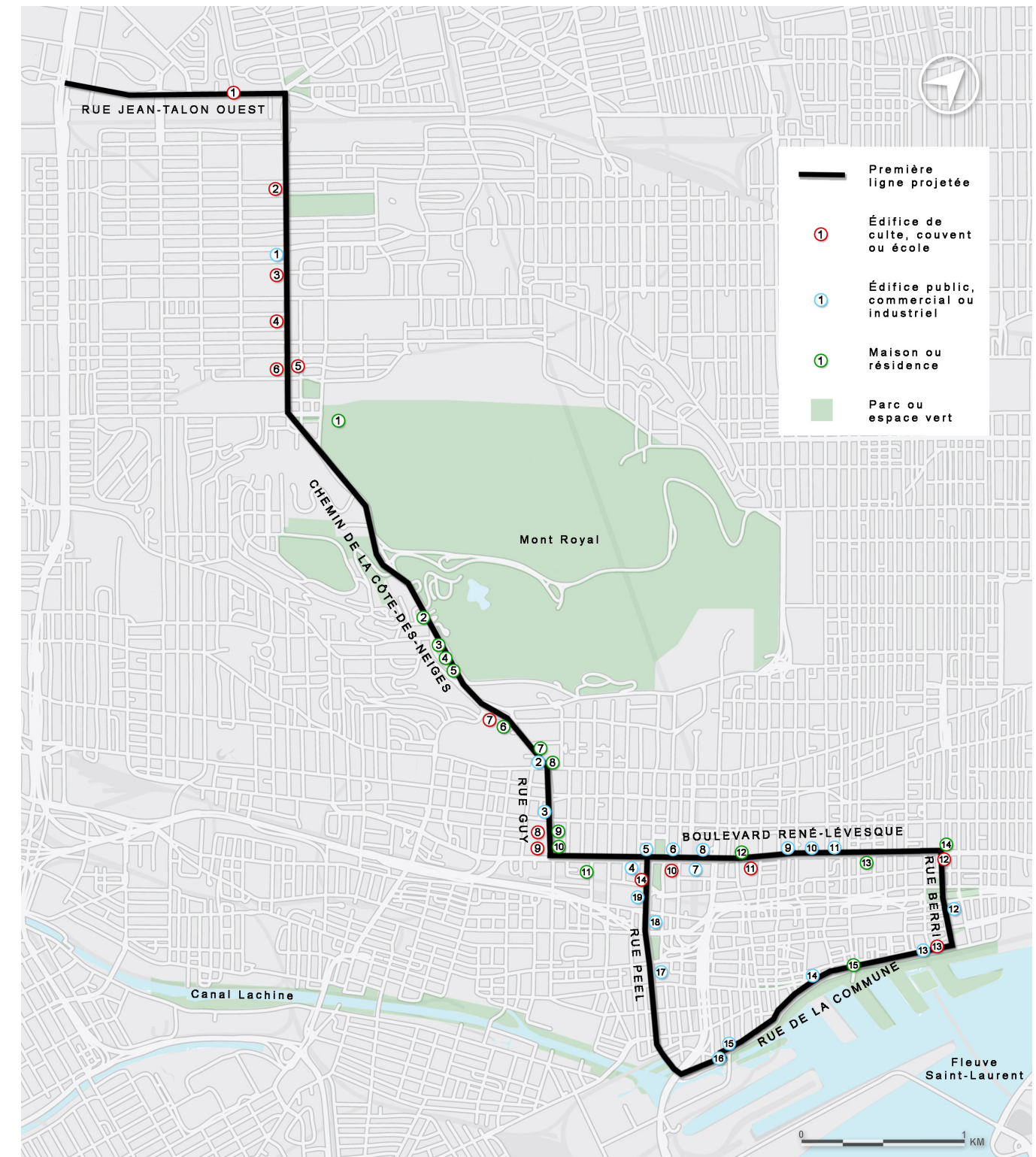


FIGURE C.2
LES IMMEUBLES DE VALEUR PATRIMONIALE EXCEPTIONNELLE

LES SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE

1. Ancien village de Côte-des-Neiges
2. Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (grand ensemble à statut)
3. Faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récollets
4. Arrondissement historique du Vieux-Montréal (grand ensemble à statut)
5. Canal Lachine (lieu historique national)

LES SITES ARCHÉOLOGIQUES

- | | |
|---|--|
| 1. Oratoire Saint-Joseph | 23. Édifice Hector-Lamontagne |
| 2. Fort de la Montagne, domaine des messieurs de Saint-Sulpice (vestiges des 18 ^e et 19 ^e siècle) | 24. 71, rue de la Commune Ouest |
| 3. Cimetière Saint-Antoine, place du Canada et square Dorchester | 25. Rue Saint-Sulpice |
| 4. Le Gesù | 26. Magasin des commissaires |
| 5. Îlot Anderson – Bleury – De la Gauchetière – René-Lévesque Ouest | 27. Place Royale, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Pointe-à-Callière |
| 6. Îlot Anderson – Faubourg Saint-Laurent | 28. Îlot de la Capitale – Saint-Paul – Chagouamigon – place Royale |
| 7. 222, boulevard Saint-Laurent, | 29. Château de Callière |
| 8. Marché Saint-Laurent, place de la Paix, faubourg Saint-Laurent | 30. Lieu de fondation de Montréal |
| 9. Îlot Saint-Dominique – de la Gauchetière Est – René-Lévesque Est | 31. Premier hôpital général de Montréal |
| 10. Îlot de Bullion – de l'Hôtel-de-Ville – René-Lévesque Est – de la Gauchetière Est | 32. Pointe des Moulins, cour de la Commune |
| 11. Îlot Sainte-Elizabeth – Sainte-Catherine Est – René-Lévesque Est | 33. Marché Sainte-Anne et collecteur William, place d'Youville |
| 12. Faubourg Québec | 34. Jardins D'Youville |
| 13. Fortifications bastionnées | 35. Pointe-à-Blondeau et chantier naval David Munn |
| 14. Parc de la Ville-de-la-Flèche | 36. Intersection des rue de la Commune Ouest et des Soeurs Grises |
| 15. Rue Berri, espace compris entre les rues Saint-Paul Est et de la Commune Est | 37. Jardins Thomas McCord, îlot rues Duke – Prince – de la Commune Ouest |
| 16. Saint-Gilles Barrack, rue Berri «haute» | 38. Hôtel Albion |
| 17. Accueil Bonneau | 39. Montreal Warehousing |
| 18. Chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours, crypte archéologique de musée Marguerite-Bourgeoys | 40. Bâtiments 19 ^e siècle, îlot rues Young – Peel – Wellington – Smith |
| 19. Marché Bonsecours | 41. Briqueterie H.B. Smith |
| 20. Hôtel Coronet et hôtel Saint-Louis | 42. Ancienne brasserie Dow, rue Peel entre la rue Notre-Dame et la rue William |
| 21. Résidence du gouverneur de Vaudreuil, place Jacques-Cartier | 43. Bâtiments 19 ^e siècle, rue Peel entre la rue Notre-Dame et la rue William |
| 22. Place Jacques-Cartier | 44. Maison Perras |

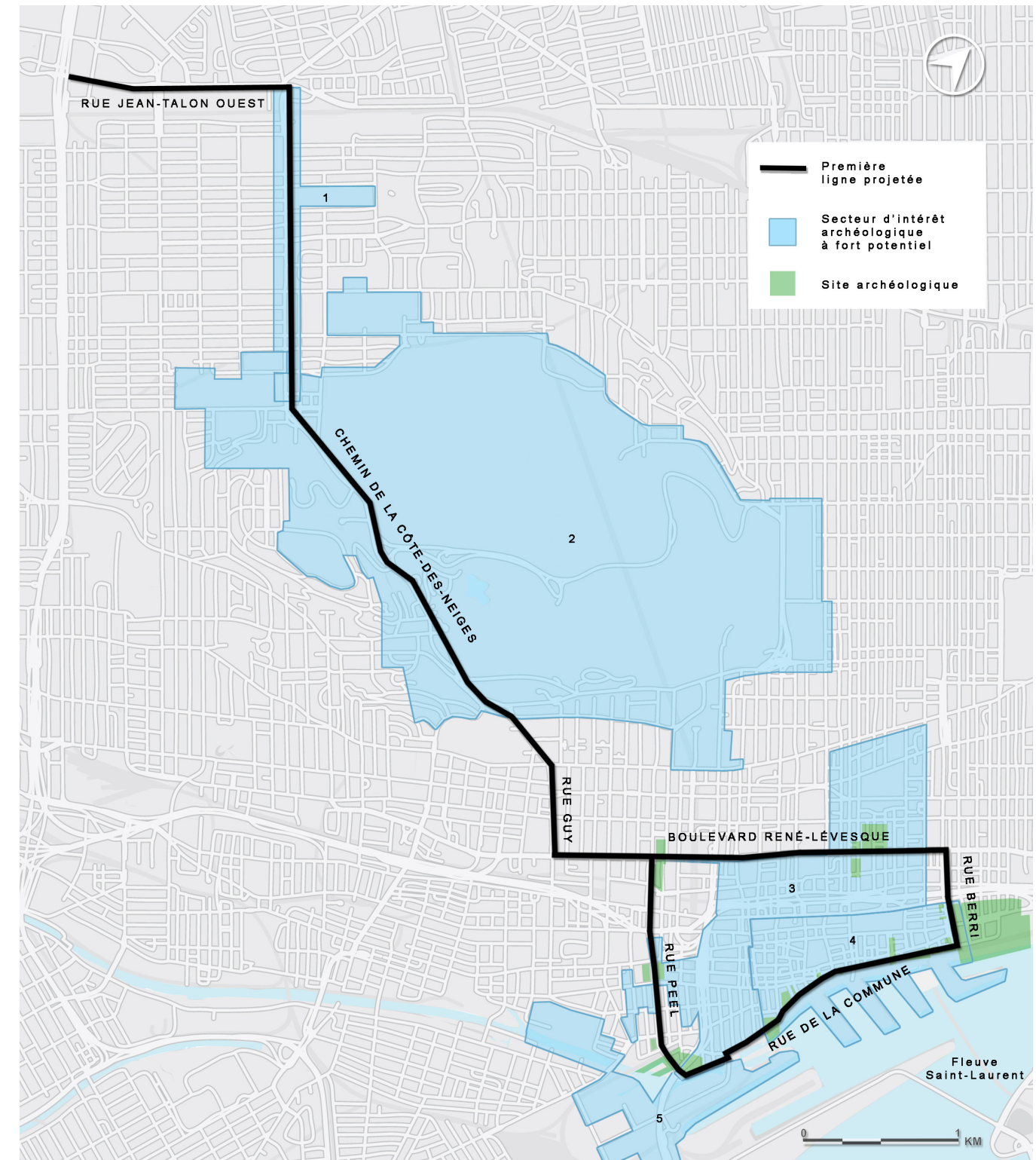


FIGURE C.3
LES SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE

D. VUES PROTÉGÉES ET RÉPERTORIÉES

Dans cette section des vues perceptibles sont présentées depuis le tracé du futur tramway sur les composantes emblématiques du paysage montréalais que sont le mont Royal, le fleuve Saint-Laurent et la silhouette du centre-ville. Certaines de ces vues bénéficient d'une protection réglementaire, d'autres ont été répertoriées dans des documents et études de la Ville de Montréal, alors qu'un troisième groupe de vues a été identifié dans le cadre de la présente étude, grâce à des visites de terrain.

LES VUES PROTÉGÉES VERS LE MONT ROYAL

Le *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal protège un certain nombre de vues. La protection concerne l'incidence que pourrait avoir des bâtiments de grande hauteur sur ces mêmes vues. L'intérêt patrimonial de ces vues a été confirmé par le *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal* (2009) qui recommande également d'étendre à d'autres types de projets la réglementation visant à protéger ces mêmes vues.

Dans le centre-ville, les vues protégées sont en fait des percées visuelles cadrées par les alignements de bâtiments de certaines rues perpendiculaires au fleuve. Ces vues permettent de découvrir différentes petites portions de la face sud du mont Royal. La percée visuelle depuis l'avenue McGill College est la plus spectaculaire, car en plus d'être la plus large, elle donne sur l'un des versants le plus escarpé de la montagne. Le boulevard René-Lévesque Ouest intercepte neuf de ces vues à l'intersection des rues et avenues suivantes:

1. La rue Guy
2. La rue de la Montagne
3. La rue Drummond
4. La rue Stanley
5. La rue Peel
6. La rue Metcalfe
7. La rue Mansfield
8. L'avenue McGill College
9. La rue University

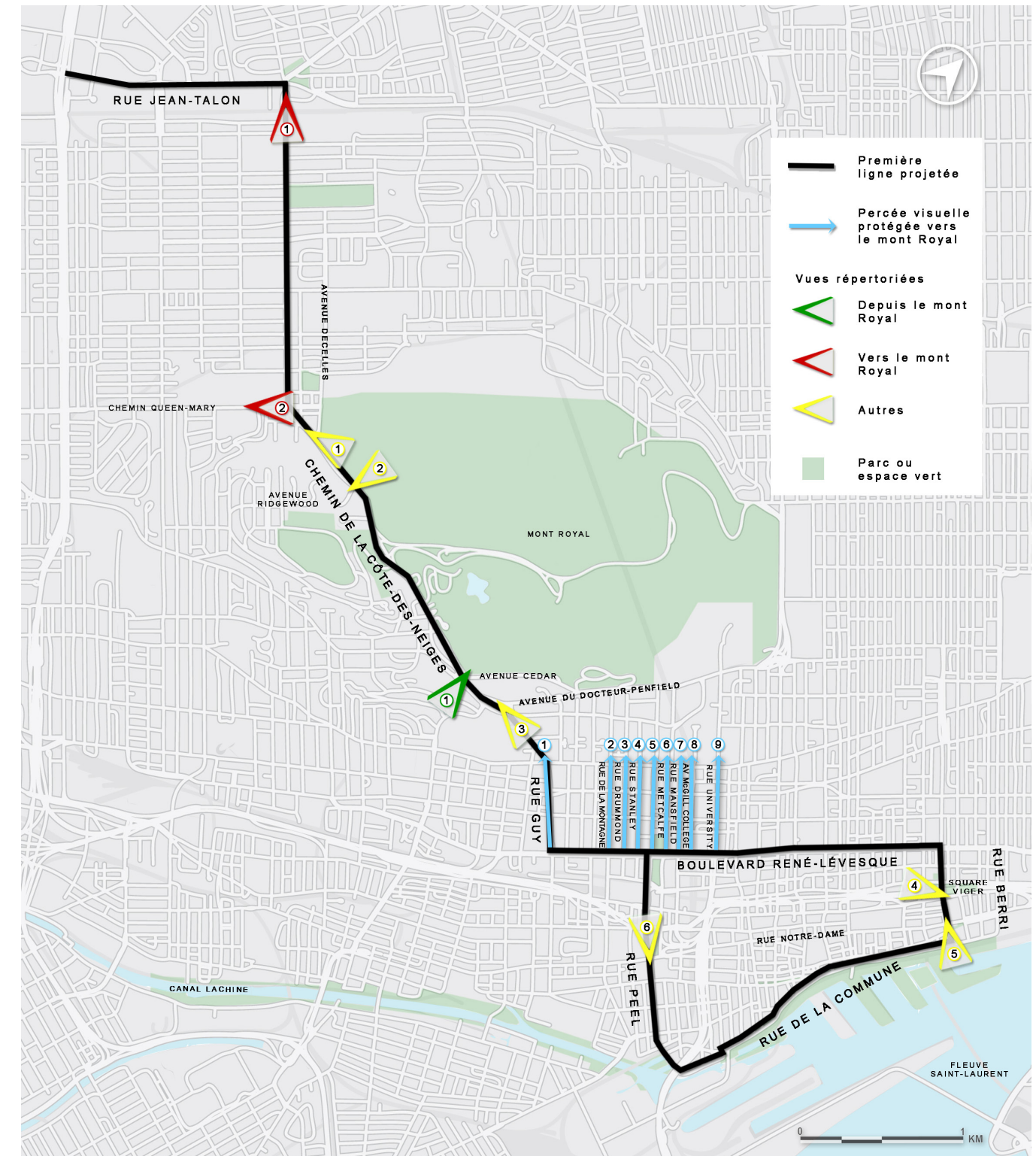


FIGURE D.1
LES VUES PROTÉGÉES ET RÉPERTORIÉES



1. PERCÉE VISUELLE DEPUIS LA RUE GUY



4. PERCÉE VISUELLE DEPUIS LA RUE STANLEY



7. PERCÉE VISUELLE DEPUIS LA RUE MANSFIELD



2. PERCÉE VISUELLE DEPUIS LA RUE DE LA MONTAGNE



5. PERCÉE VISUELLE DEPUIS LA RUE PEEL



8. PERCÉE VISUELLE DEPUIS L'AVENUE MCGILL COLLEGE



3. PERCÉE VISUELLE DEPUIS LA RUE DRUMMOND



6. PERCÉE VISUELLE DEPUIS LA RUE METCALFE



9. PERCÉE VISUELLE DEPUIS LA RUE UNIVERSITY

LES VUES RÉPERTORIÉES

■ Les vues répertoriées depuis le mont Royal

Le *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal* n'a identifié qu'une vue depuis le mont Royal le long du tracé du futur tramway:

1. Une vue qui s'ouvre vers le fleuve Saint-Laurent et l'ouest de l'île à l'intersection du chemin de la Côte-des-Neiges et de l'avenue Cedar (aujourd'hui cette vue est passablement obstruée par la végétation)

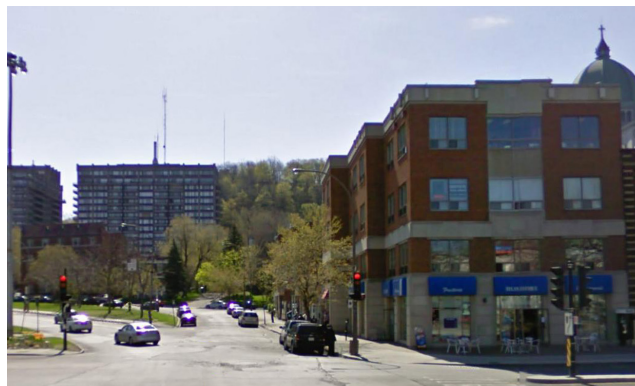


1. UNE VUE SUR LE FLEUVE DEPUIS LE MONT ROYAL À L'INTERSECTION DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES ET DE L'AVENUE CEDAR

■ Les vues repertoriées vers le mont Royal

Le *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal* identifie deux vues à conserver vers le mont Royal le long du tracé du futur tramway:

1. Une percée visuelle depuis le chemin de la Côte-des-Neiges, en venant de la rue Jean-Talon, donnant sur le parc Summit qui coiffe le sommet Westmount
2. Une percée visuelle depuis le chemin Queen-Mary, perpendiculaire au chemin de la Côte-des-Neiges, donnant sur le bois occupant le sommet Outremont



1. UNE PERCÉE VISUELLE DEPUIS LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



2. UNE PERCÉE VISUELLE DEPUIS LE CHEMIN QUEEN-MARY

LES AUTRES VUES IDENTIFIÉES DANS LE CADRE DE CETTE ÉTUDE

Grâce à des visites de terrain, les vues suivantes ont été identifiées. Elles donnent sur des lieux emblématiques du paysage montréalais perceptibles depuis le tracé du futur tramway:

1. Un panorama sur le cimetière Notre-Dame-des-Neiges et le mont Royal à l'intersection de l'avenue Decelles et du chemin de la Côte-des-Neiges
2. Une vue sur le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, l'Université de Montréal et le mont Royal à l'intersection de l'avenue Ridgewood et du chemin de la Côte-des-Neiges
3. Une vue sur le centre-ville depuis le carrefour entre l'avenue du Docteur-Penfield et le chemin de la Côte-des-Neiges
4. Une vue sur le centre-ville depuis le carrefour entre les rues Berri et Saint-Antoine Est
5. Une vue sur le fleuve Saint-Laurent depuis le pont de la rue Notre-Dame Est franchissant la rue Berri
6. Un panorama sur le centre-ville depuis le carrefour entre les rues Peel et Notre-Dame Ouest



1. UN PANORAMA SUR LE CIMETIÈRE NOTRE-DAME-DES-NEIGES ET LE MONT ROYAL À L'INTERSECTION DE L'AVENUE DECELLES ET DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



4. UN PANORAMA SUR LE CENTRE-VILLE DEPUIS LE CARREFOUR ENTRE LES RUES PEEL ET NOTRE-DAME OUEST



2. UNE VUE SUR LE CIMETIÈRE NOTRE-DAME-DES-NEIGES, L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL ET LE MONT ROYAL À L'INTERSECTION DE L'AVENUE RIDGEWOOD ET DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



5. UNE VUE SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT DEPUIS LE PONT DE LA RUE NOTRE-DAME EST FRANCHISSANT LA RUE BERRI



3. UNE VUE SUR LE CENTRE-VILLE DEPUIS LE CARREFOUR ENTRE L'AVENUE DU DOCTEUR-PENFIELD ET LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES



6. UNE VUE SUR LE CENTRE-VILLE DEPUIS LE CARREFOUR ENTRE LES RUES BERRI ET SAINT-ANTOINE EST

LES VUES SUR LES ATTRAITS

Le ville de Montréal, dans l'*Évaluation du patrimoine urbain* élaborée pour chacun des arrondissements, préconise dans leurs recommandations, de protéger et de mettre en valeur, en plus des vues sur le centre-ville, le mont Royal et les plans d'eau, les vues sur les secteurs et immeubles patrimoniaux, les monuments commémoratifs et oeuvres d'art publiques, ainsi que sur les parcs et espaces verts.

■ Les vues sur les secteurs patrimoniaux, les immeubles patrimoniaux, ainsi que sur les monuments commémoratifs et oeuvres d'art public

Ces vues concernent l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, les monuments historiques classés, les lieux historiques nationaux du Canada ainsi que les secteurs et immeubles de valeur patrimoniale qui ont été répertoriés par la ville de Montréal, situés sur ou aux abords du tracé du futur tramway. Dans l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, le tracé du futur tramway traverse quelques secteurs bâtis exceptionnels, alors que dans l'arrondissement Ville-Marie, il est presque toujours à l'intérieur de secteurs bâtis considérés comme exceptionnels.

Par ailleurs, depuis la première ligne de tramway, il sera possible de découvrir des monuments commémoratifs et des oeuvres d'art public.



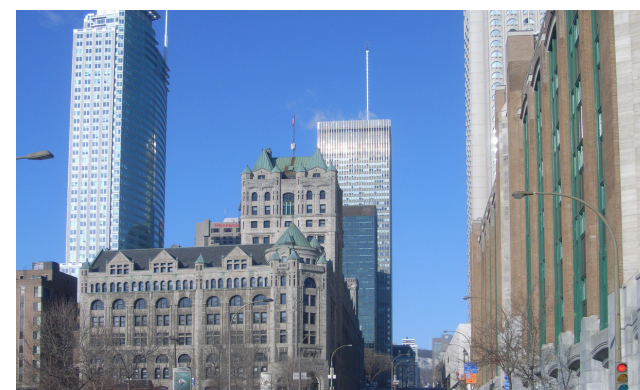
LA MAISON MÈRE DES SOEURS GRISDES DE MONTRÉAL



LA GARE-HÔTEL VIGER



L'ÉDIFICE DE LA SUN LIFE ET LA PLACE VILLE-MARIE



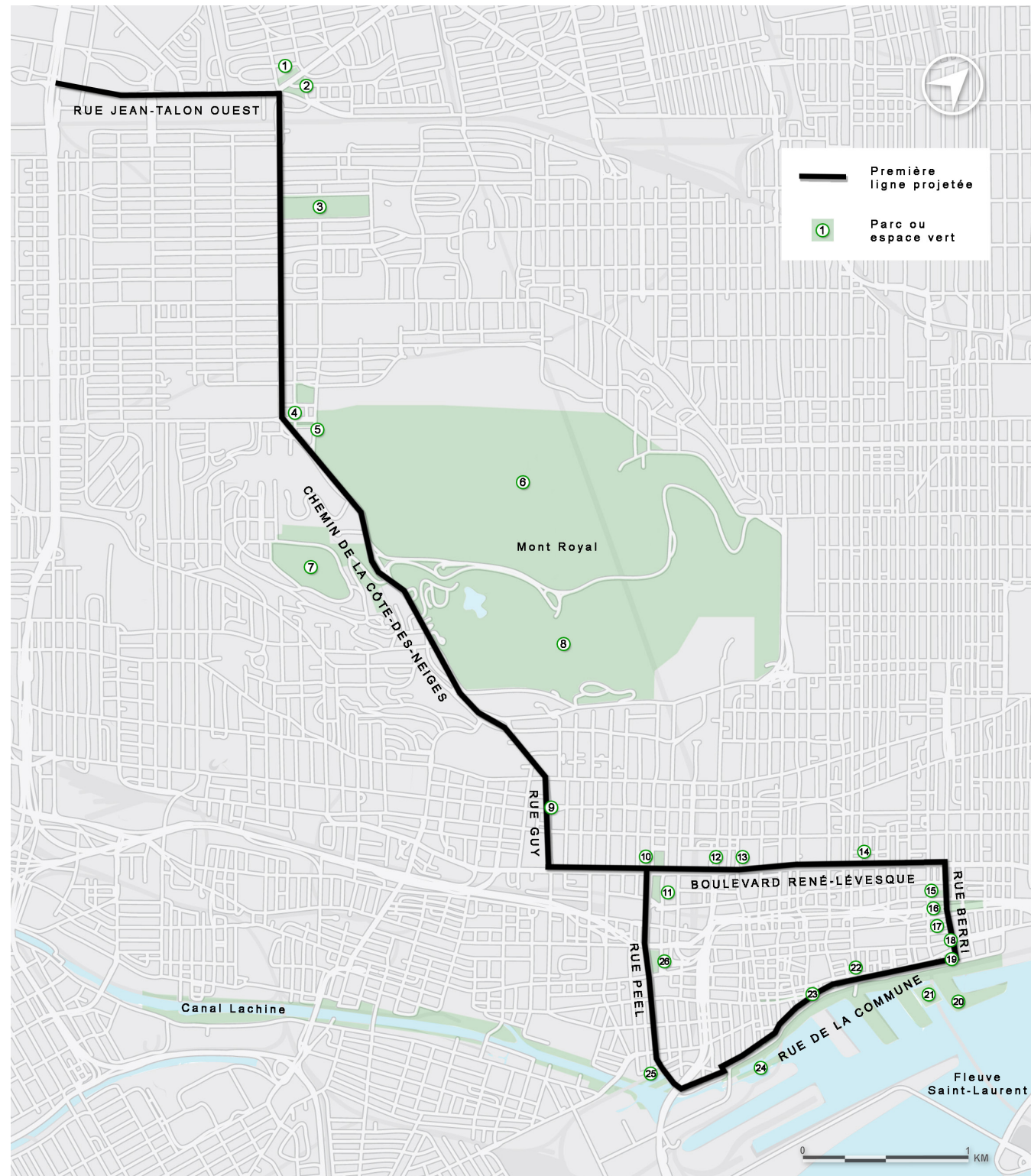
LA GARE WINDSOR ET LA TOUR IBM-MARATHON

■ Les vues sur les parcs et espaces verts

Les vues sur les places, squares et jardins publics, ainsi que sur les parcs et cimetières arborés, participent à la qualité de l'expérience urbaine pour qui emprunte l'axe qui accueillera le futur tramway.

Les espaces verts traversés ou longés par l'axe du futur tramway sont:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Le parc Atholston | 14. La place du Cardinal-Paul-Emile-Léger |
| 2. Le parc Roméo-Charette | 15. La place Jean-Ernest-Laforce |
| 3. Le parc Kent | 16. Le square Viger |
| 4. La place du 6-décembre-1989 | 17. Le parc de Ville-de-la-Flèche |
| 5. Le parc Troie | 18. Le parc Dalhousie |
| 6. Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges | 19. Le parc Fleury-Mesplet |
| 7. Le parc Summit | 20. La place de l'Horloge |
| 8. Le parc du Mont-Royal | 21. Le parc du bassin Bonsecours |
| 9. La place Norman-Bethune | 22. La place Jacques-Cartier |
| 10. Le square Dorchester | 23. La place Royal |
| 11. La place du Canada | 24. Le parc de l'Écluse |
| 12. La place Monseigneur-Charbonneau | 25. Le parc Peel-Smith |
| 13. La place du Frère-André | 26. Le square Chaboillez |



2. VUE SUR LE PARC ROMÉO-CHARETTE



9. VUE VUE SUR LA PLACE NORMAN-BETHUNE



22. VUE SUR LA PLACE JACQUES-CARTIER

FIGURE D.2
LES VUES SUR LES PARCS ET LES ESPACES VERTS

■ **Les vues sur les monuments commémoratifs et oeuvres d'art public**

En plus des immeubles patrimoniaux, on trouve également des monuments et des œuvres d'art public répartis tout au long du trajet du futur tramway.

1. **Nef pour quatorze reines**, par Rose-Marie Goulet, 1999
Place du 6 décembre 1989
2. **Le monument à Norman Bethune**, par Jie Si Tue, 1977
Place Norman-Bethune
3. **Le lion de Belfort**, par George William Hill, 1897
Square Dorchester
4. **Le monument à Robert Burns**, par G.A. Lawson, 1911
Square Dorchester
5. **Le monument aux héros de la guerre des Boers**, par George William Hill, 1907
Square Dorchester
6. **Le monument à Sir John A. Macdonald**, par George Edward Wade, 1895
Place du Canada
7. **Le monument au frère André**, par Émile Brunet, 1986
Place du Frère-André
8. **Le buste du cardinal Paul-Émile Léger**, par Paul Lancz, 2007
Place du Cardinal-Paul-Emile-Léger
9. **Le jardin de Lyon**, par Jean-François Gavoty et Gueric Péré
Place Jean-Ernest-Laforce
10. **Agora**, par Charles Daudelin, 1983
Square Viger
11. **Mastodo**, par Charles Daudelin, 1984
Square Viger
12. **Force**, par Claude Théberge, 1985
Square Viger
13. **Le monument à John Young**, par Louis-Philippe Hébert, 1911
Rue de la Commune au coin de la rue D'Youville
14. **Le monument à Nicolas Copernic**, par Berthel Thorvaldsen, 1967
Square Chaboillez

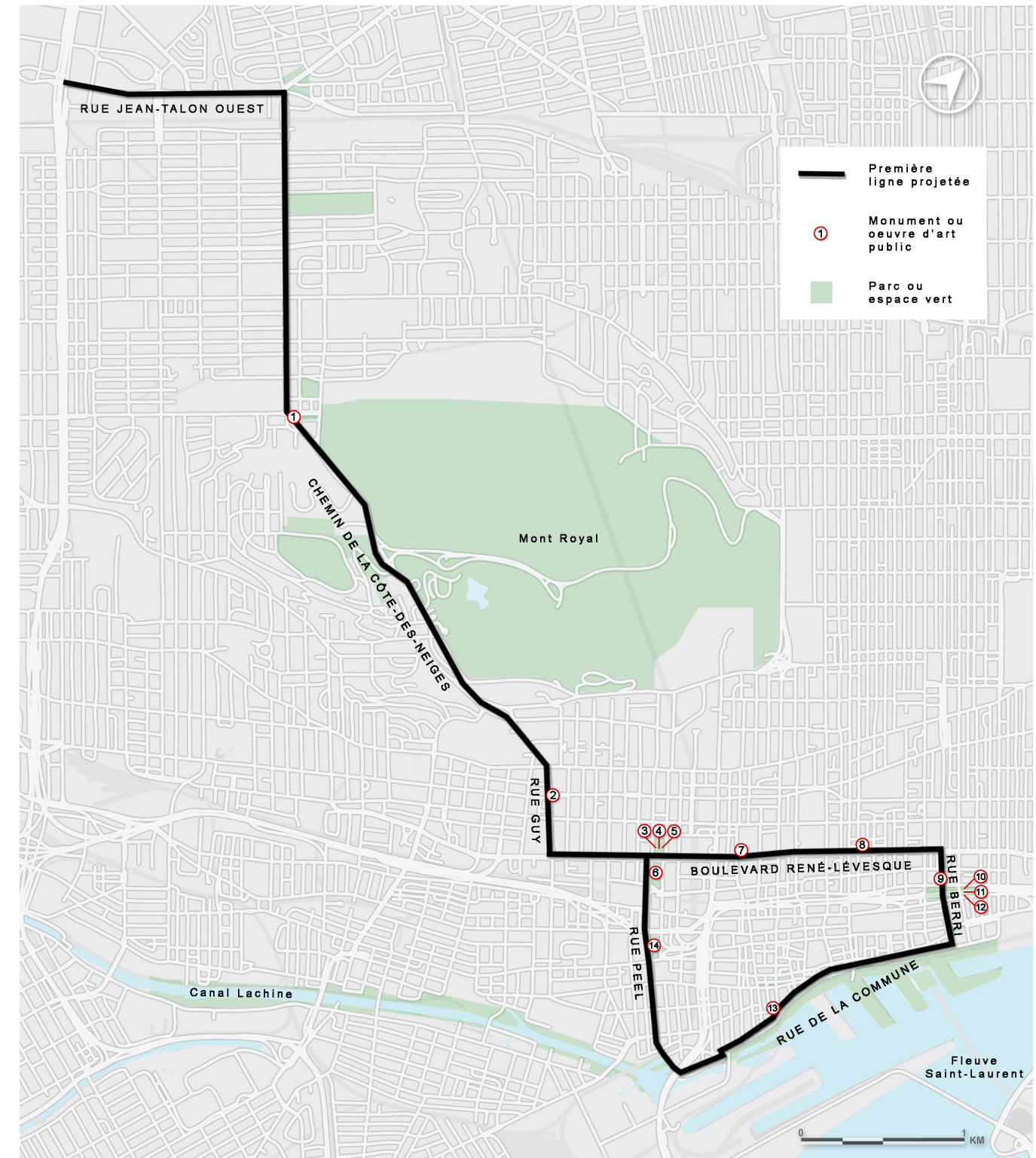


FIGURE D.3
LES VUES SUR LES MONUMENTS COMMÉMORATIFS ET OEUVRES D'ART PUBLIC



2. LE MONUMENT À NORMAN BETHUNE



7. LE MONUMENT AU FRÈRE ANDRÉ



10. AGORA



3. LE LION DE BELFORT



8. LE BUSTE DU CARDINAL PAUL-ÉMILE LÉGER



13. LE MONUMENT À JOHN YOUNG



6. LE MONUMENT À SIR JOHN A. MACDONALD



9. LE JARDIN DE LYON



14. LE MONUMENT À NICOLAS COPERNIC

E. LISTE DE PLANTATION (non exhaustive)

LES ARBRES DE RUE

1. Le chicot du Canada (*Gymnocladus dioicus*)
2. L'érable platane (*Acer platanoïdes*)
3. Le tilleul à petite feuille (*Tilia cordata*)
4. Le frêne d'Amérique (*Fraxinus americana*)
5. Le frêne de Pennsylvanie (*Fraxinus pennsylvanica*)
6. Le micocoulier occidental (*Celtis occidentalis*)
7. L'orme de Sibérie (*Ulmus pumila*)
8. Le tilleul d'Amérique (*Tilia americana*)
9. Le févier d'Amérique sans épine (*Gleditsia triacanthos inermis*)



1. LE CHICOT DU CANADA
(WIKIPEDIA, 2007)



2. L'ÉRABLE PLATANOÏDES
(WIKIPEDIA, 2006)



3. LE TILLEUL À PETITE FEUILLE
(WIKIPEDIA, 2006)



4. LE FRÊNE D'AMÉRIQUE
(WIKIPEDIA, 2007)



5. LE FRÊNE DE PENNSYLVANIE
(WIKIPEDIA, 2008)



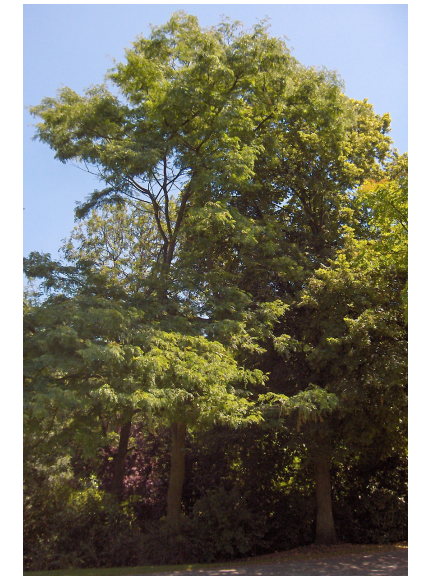
6. LE MICOCOULIER OCCIDENTAL
(WIKIPEDIA, 2010)



7. L'ORME DE SIBÉRIE
(WIKIPEDIA, 2008)



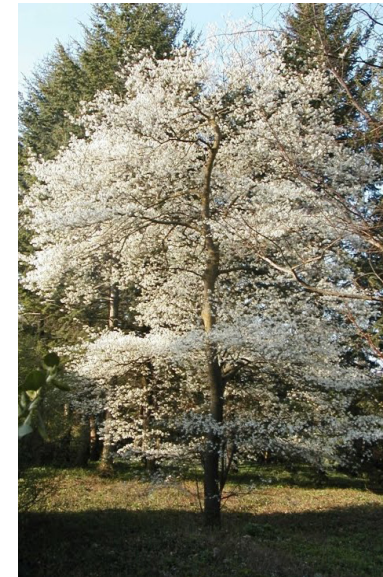
8. LE TILLEUL D'AMÉRIQUE
(WIKIPEDIA, 2009)



9. LE FÉVIER D'AMÉRIQUE SANS ÉPINE
(WIKIPEDIA, 2005)

LES ARBRES D'AMBIANCE

1. L'amélanchier canadien (*Amelanchier canadensis*)
2. L'arbre aux quarante écus (*Ginkgo biloba*)
3. L'aubépine (*Crataegus*)
4. Le chêne rouge (*Quercus rubra*)
5. L'érable argenté (*Acer saccharinum*)
6. Le noyer noir (*Juglans nigra*)
7. L'ostryer de Virginie (*Ostrya virginiana*)
8. Le pommelier 'makamik' (*Malus makamik*)
9. Le pin blanc (*Pinus strobus*)



1. L'AMÉLANCHIER CANADIEN
(GOOGLE PICASA, 2009)



2. L'ARBRE AUX QUARANTE ÉCUS
(WIKIPEDIA, 2005)



3. L'AUBÉPINE
(WIKIPEDIA, 2005)



4. LE CHÊNE ROUGE
(WIKIPEDIA, 2005)



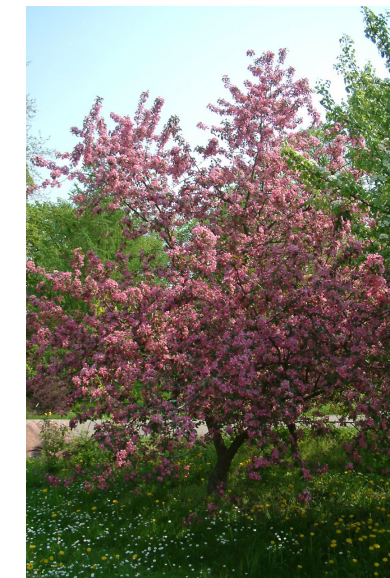
5. L'ÉRABLE ARGENTÉ
(WIKIPEDIA, 2005)



6. LE NOYER NOIR
(WIKIPEDIA, 2005)



7. L'OSTRYER DE VIRGINIE
(OREGON STATE UNIVERSITY, 2010)



8. LE POMMETIER 'MAKAMIK'
(WIKIPEDIA, 2006)



9. LE PIN BLANC
(WIKIPEDIA, 2006)

LES ARBRES DE L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL DU MONT ROYAL

1. Le charme de Caroline (*Carpinus caroliniana*)
2. L'érable de Pennsylvanie (*Acer pennsylvanicum*)
3. Le noyer cendré (*Juglans cinerea*)
4. Le chêne macrocarpe (*Quercus macrocarpa*)
5. Le frêne d'Amérique (*Fraxinus americana*)
6. Le micocoulier occidental (*Celtis occidentalis*)
7. Le cornouiller à feuilles alternes (*Cornus alternifolia*)
8. L'érable à épis (*Acer spicatum*)
9. L'érable à sucre (*Acer saccharum*)
10. Le chêne rouge (*Quercus rubra*)
11. L'ostryer de Virginie (*Ostrya virginiana*)
12. Le tilleul d'Amérique (*Tilia americana*)



1. LE CHARME DE CAROLINE
(MISSOURI BOTANICAL GARDEN, 2010)



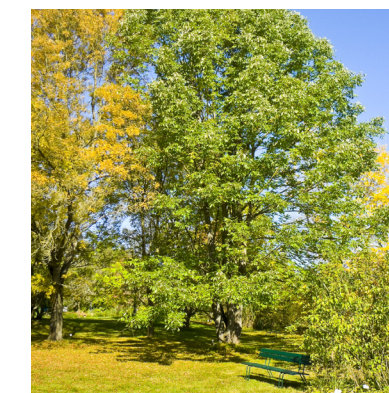
2. L'ÉRABLE DE PENNSYLVANIE
(JARDIPEDIA, 2010)



3. LE NOYER CENDRÉ
(GOOGLE PICASA, 2009)



4. LE CHÊNE MACROCARPE
(WIKIPEDIA, 2007)



5. LE FRÊNE D'AMÉRIQUE
(WIKIPEDIA, 2007)



6. LE MICOCOULIER OCCIDENTAL
(WIKIPEDIA, 2010)



7. LE CORNOUILLER À FEUILLES ALTERNES
(GOOGLE PICASA, 2008)



8. L'ÉRABLE À ÉPIS
(VISIT CRANE LAKE, 2008)



9. L'ÉRABLE À SUCRE
(WIKIPEDIA, 2007)



10. LE CHÊNE ROUGE
(WIKIPEDIA, 2005)



11. L'OSTRYER DE VIRGINIE
(OREGON STATE UNIVERSITY, 2010)



12. LE TILLEUL D'AMÉRIQUE
(WIKIPEDIA, 2009)

F. ACCÈS AU PARC DU MONT-ROYAL

Tant en autobus, qu'à pied, plusieurs trajets depuis le chemin de la Côte-des-Neiges jusqu'au chalet du parc du Mont-Royal ont été étudiés afin de déterminer quels sont ceux qui doivent être considérés dans la présente étude. De même, les résultats de cette étude devraient avoir une influence sur la localisation et/ou la pertinence d'une station de tramway à proximité du parc du Mont-Royal.

À PIED, DEPUIS L'ARRÊT DE L'AUTOBUS #11 À L'INTERSECTION DE L'AVENUE RIDGEWOOD

■ **Avenue Ridgewood (1040,0m)**. Emprunter le trajet de la ligne d'autobus #11 s'avère le trajet le plus facile pour les PMR. Toutefois, il faut considérer que le passage des autobus n'est pas très fréquent soit aux 20 minutes à 30 minutes. Si les usagers veulent marcher de cette station, le trajet s'avère un trajet très long et plutôt laborieux. Il sera difficile d'accéder de la voie nord du chemin Remembrance à la voie sud. À noter que sur le chemin Remembrance, il y a une pente acceptable de 8%, mais sur une distance assez longue ce qui rend l'accès PMR utilisable, mais difficile.

À PIED, D'UNE STATION À L'ÉTUDE (CHEMIN REMEMBRANCE)

■ **Chemin Remembrance (600,0m)**. Emprunter le trajet sur le chemin Remembrance s'avère un court trajet. À noter que sur le chemin Remembrance il y a une pente acceptable de 8%, mais sur une assez longue distance ce qui rend l'accès PMR utilisable, mais difficile.

À PIED, D'UNE STATION À L'ÉTUDE (BLUERIDGE CRESCENT)

■ **Blueridge Crescent (725,0m)**. Emprunter le trajet sur les chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance s'avère un trajet assez court. À noter que sur le chemin Remembrance il y a une pente acceptable de 8%, mais sur une assez longue distance ce qui rend l'accès PMR utilisable, mais difficile.

■ **Boisé (580,0m)**. Emprunter le boisé entre CDN et le parc du Mont-Royal est le trajet le plus court. Ce trajet n'est toutefois pas utilisable et nécessiterait des aménagements importants afin de le rendre PMR et qu'il soit acceptable pour l'arrondissement, la ville et le ministère concerné.

À PIED, DEPUIS L'INTERSECTION DE THE BOULEVARD ET LE CHEMIN MCDOUGALL

■ **Escalier Trafalgar (590,0m)**. Emprunter l'escalier Trafalgar est le trajet le plus court. Ce trajet n'est toutefois pas un accès PMR.

■ **Hill Park Circle (790,0m)**. Emprunter le trajet sur Hill Park Circle s'avère un trajet assez court mais très accentué à l'intersection du chemin de la Côte-des-Neiges. Il ne pourrait pas être considéré PMR vu les pentes extrêmes.

■ **The Boulevard (1195,0m)**. Emprunter le chemin de la Côte-des-Neiges et le chemin Remembrance s'avère un trajet très long. À noter que sur le chemin Remembrance il y a une pente acceptable de 8%, mais sur une assez longue distance ce qui rend l'accès PMR utilisable, mais difficile.

En conclusion, que ce soit à pied ou en autobus, il faut considérer trois possibilités afin de répondre aux besoins des usagers dont les PMR soit:

1. Accentuer la signalisation du lien avec l'escalier Trafalgar.
2. Augmenter la fréquence de la ligne d'autobus #11 et faciliter le trajet, à pied (PMR), entre l'arrêt de cet autobus à l'intersection de l'avenue Ridgewood et le parc du Mont-Royal.
3. Aménager une station au carrefour Remembrance afin d'identifier et de faciliter l'accès des usagers dont les PMR au parc du Mont-Royal.

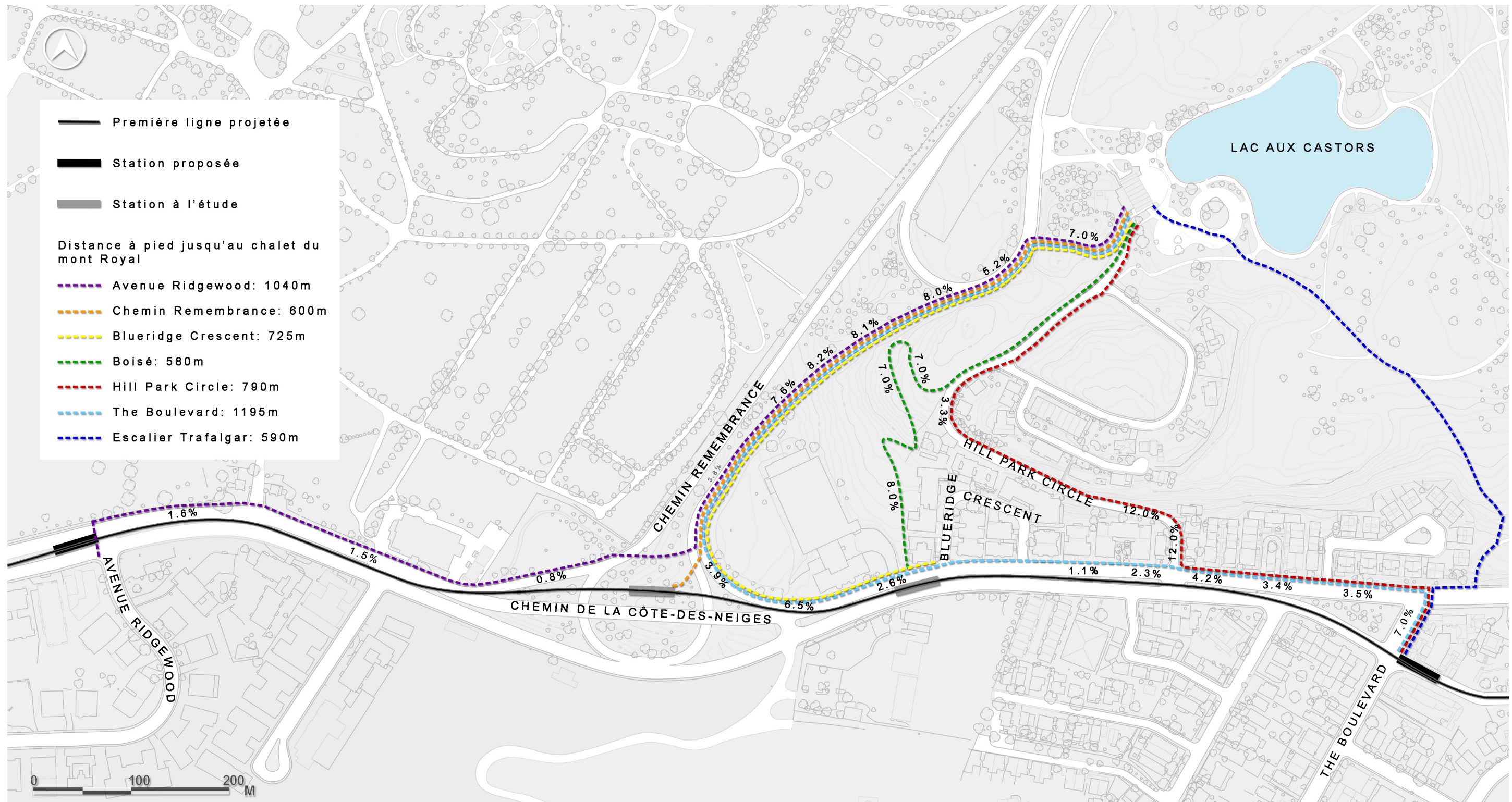


FIGURE E.1
L'ACCÈS AU PARC DU MONT-ROYAL