

DOCUMENT DE TRAVAIL

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

dans le cadre d'un exercice de planification détaillée du secteur Sud-Est de
Westmount



Le 10 juillet 2018

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Dans la version la plus récente de son Plan d'urbanisme, modifié le 1er février 2016, la Ville de Westmount exprime sa volonté de procéder à la planification détaillée d'un secteur particulier de la Ville, le secteur Sud-Est. Agissant comme interface entre l'arrondissement de Ville-Marie de la ville de Montréal, et le reste de la ville de Westmount, ce secteur a été durant le siècle dernier le théâtre de plusieurs grandes transformations urbaines qui l'auront laissé déstructuré et peu conforme à l'image de la ville de Westmount.

Défiguré d'abord par l'élargissement du boulevard Dorchester dans les années 1960, puis par la construction des grands complexes sur la rue Sainte-Catherine et finalement par un long et pénible processus de dévitalisation de ses artères commerciales, ce secteur apparaît dorénavant comme un secteur à requalifier. Ne présentant ni les caractéristiques et qualité urbaines distinctives de la ville de Westmount, ni celles du centre-ville de l'agglomération, le secteur est plutôt caractérisé par un cadre bâti extrêmement hétérogène (gabarits, hauteurs, architectures, états des bâtiments, etc.) au sein duquel se mêlent aires de stationnement et terrains vacants. Le tout repose dans un réseau viaire nettement surdimensionné, imperméable et dont la qualité de l'espace public laisse à désirer. C'est dans ce contexte qu'une démarche de planification urbaine réfléchie et exhaustive s'impose pour procéder à une requalification de ce secteur distinct ainsi qu'une harmonisation de celui-ci avec ses environnements urbains immédiats et locaux.

Loin de vouloir présenter une proposition formelle pour l'avenir du secteur, ce rapport souhaite soulever certaines possibilités de réaménagement intéressantes pour celui-ci. Développé dans le plus grand respect des documents de planification urbaine de la Communauté métropolitaine et de l'Agglomération de Montréal (auxquels la ville de Westmount a adhéré); à la lumière d'une analyse exhaustive et rigoureuse des cadres physico-spatiale et sociodémographique du secteur et de ses environs; et appuyé, finalement, par l'expertise de différents professionnels adhérant aux meilleures pratiques en urbanisme, architecture, design urbain et aménagement du territoire, le principal objectif de ce rapport est d'alimenter les réflexions et discussions en cours et à venir sur le futur du Sud-Est.

En résumé, dans la continuité des objectifs énoncés pour le secteur par la ville de Westmount dans son Plan d'urbanisme, il nous apparaît nécessaire de prioriser, d'une part, la redynamisation de la rue Sainte-Catherine. Depuis longtemps l'une des artères commerciales les plus importantes de la ville, la dévitalisation commerciale de celle-ci se fait dorénavant nettement sentir au vu des locaux vacants et des bâtiments défraîchis. Parallèlement, la requalification du boulevard Dorchester devrait également être une priorité dans la mesure où son terre-plein et la présence de larges terrains de stationnement sur son flanc nord entraînent une rupture importante du tissu urbain à la fois au niveau de la trame viaire que du cadre bâti.

Dans un contexte où la quasi-totalité des infrastructures municipales du secteur nécessitent d'être remplacées à court et à moyen terme, il existe donc une opportunité réelle de repenser et d'intervenir en profondeur sur l'aménagement du secteur notamment par le biais d'interventions significatives pour améliorer la qualité de l'espace public. Ainsi, l'élaboration d'un programme d'interventions municipales visant la requalification de plusieurs composantes du domaine public accompagné par le développement d'outils de planification supportant une vision forte et assumée en faveur d'un redéveloppement d'une densité adéquate et de qualité des terrains serait une excellente approche dans la préparation d'un programme particulier d'urbanisme pour ce secteur.

Cependant, repenser l'avenir de ce secteur selon ses limites actuelles ne nous semble pas la meilleure approche à adopter. Nous croyons qu'il existe une nécessité d'élargir ces limites dans le but de porter un regard plus global sur le Sud-Est et sa relation avec d'autres secteurs de la ville de Westmount. Pour nous, il s'agit d'un des seuls moyens pour permettre une planification qui se voudrait la plus exhaustive possible et

qui permettrait, au passage, de tirer parti des nombreuses synergies potentielles qu'une telle approche pourrait engendrer.

EXECUTIVE SUMMARY

In the latest version of its Planning Programme, amended February 1st, 2016, the City of Westmount expressed its will to develop a detailed planning program for the Southeast Sector of the city. Acting as an interface between the borough of Ville-Marie (part of the city of Montreal) and the City of Westmount, several major urban transformations have marked the evolution of the Southeast Sector, leaving it particularly unstructured and isolated from the rest of Westmount.

Impacted, at first, by the enlargement of Dorchester boulevard in the 1960', then by the construction of the large urban complexes on Sainte-Catherine Street and finally by a long and painful commercial devitalisation process, the Southeast Sector needs to be redefined. Having neither the distinctive qualities or characteristics of Westmount nor those of the city centre (of which it is the direct extension) the Southeast Sector has its own distinctive traits. Thus, the sector is mainly characterized by an extremely diverse built environment (massing, heights, architecture, condition of the built environment, etc.) in which large parking lots coexist alongside multi-storey buildings and single-family house. The road network is composed of oversized streets and the public spaces are of average to poor quality. It's within this context that the current initiative to develop a thoughtful and comprehensive detailed planning programme for the Southeast Sector is being undertaken.

Far from wanting to present a formal development proposal for the sector, this report aims at submitting interesting ideas to fuel the present and future debates about the redefinition of the Southeast. It does so by respecting the different governmental planning frameworks (Montreal Metropolitan Community and Montreal Agglomeration Council); by applying an exhaustive social and spatial analysis of the sector and its surroundings; and by integrating the valuable contributions of different experts which follow best practices in architecture, urban design and urban planning.

In short, as defined in the planning goals identified for the Southeast Sector in Westmount's Planning Programme, the revitalisation and redesign of Sainte-Catherine Street and Dorchester Boulevard are the two main areas the City needs to focus on in a detailed planning programme. While the commercial vitality of the first has notably declined overtime, the second represents challenges due to its large road allowance and central median, and due to the unbuilt lots boarding its northside creating a fracture in the urban fabric.

Since the vast majority of municipal infrastructures must be renewed in the short and medium term, there is a window of opportunity for the City to redefine this area and improve the public domain to enhance its urban quality and harmonize it with the surrounding areas. Thus, the development of a municipal programme aiming at rebuilding and improving different components of the public realm along with planning policies and by-laws supporting a powerful vision of a high-quality redevelopment with appropriate densities would represent an excellent approach for the creation of a detailed planning programme for the sector.

However, limiting the planning of the Southeast Sector to the current boundaries might not be the best strategy. The City of Westmount would benefit from a more global approach based on a broader overview of the Southeast and its surrounding area. That would allow for a better understanding of the sector and, of course, for a definition of a more complete and refined detailed planning programme.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	3
EXECUTIVE SUMMARY.....	5
INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE.....	11
RETOUR SUR LE MANDAT	12
1.1 LE MANDAT DE LA SOCIÉTÉ AGIL OBNL.....	12
1.2 DÉMARCHE ET ACTIVITÉS RÉALISÉES	12
LE SECTEUR SUD-EST DE WESTMOUNT	14
1.3 SITUATION ACTUELLE	14
1.3.1 Forme urbaine, fonctions et typologie des constructions.....	15
1.3.1.1 Westmount	15
1.3.1.2 Sud-Est	15
1.3.1.3 Caractérisation des principales rues du secteur Sud-Est.....	17
1.3.2 Couvert végétal et espaces verts.....	22
1.3.2.1 Westmount	22
1.3.2.2 Secteur Sud-Est	23
1.3.3 Caractéristiques sociodémographiques	26
1.3.3.1 Population.....	27
1.3.3.2 Immigration et minorité visibles	29
1.3.3.3 Ménages.....	30
1.3.3.4 Revenus.....	32
1.3.3.5 Niveau de scolarité.....	34
1.3.3.6 Travail.....	34
1.4 OPINION PUBLIQUE SUR LE SECTEUR SUD-EST	37
LE CADRE DE PLANIFICATION	39
1.5 PLAN MÉTROPOLITAIN D’AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	39
1.5.1 Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables.....	39
1.5.2 Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transports performants et structurants	40
1.5.3 Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur	41
1.6 SCHÉMA D’AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L’AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL.....	41
1.6.1 Favoriser un cadre de vie de qualité.....	42
1.6.2 Soutenir le dynamisme de l’agglomération et du centre de la métropole.....	42
1.6.3 Mettre en valeur les territoires d’intérêts.....	42
1.6.4 Les grandes affectations du sol et la densité d’occupation	42
1.7 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES ZONES ADJACENTES : PPU DU QUARTIER DES GRANDS JARDINS.....	44
ANALYSE ET RECOMMANDATIONS	46
1.8 OBJECTIFS D’AMÉNAGEMENT	46
1.8.1 Analyse constructive des objectifs identifiés au Plan d’urbanisme.....	46
1.8.2 Objectifs additionnels proposés par la Société AGIL	52
1.9 LE PROJET D’AMÉNAGEMENT PROPOSÉ.....	53
1.9.1 Les interventions possibles.....	53
1.9.1.1 Le boulevard Dorchester	53
1.9.1.2 La rue Sainte-Catherine.....	57
1.9.1.3 L’avenue Gladstone.....	60

1.9.1.4	La rue Tupper	61
1.9.1.5	Le boulevard de Maisonneuve	61
1.9.1.6	Jardins du Collège Dawson.....	61
1.9.2	Le potentiel de développement immobilier	62
1.9.2.1	Principes généraux.....	62
1.9.2.2	Les terrains de stationnements de la rue Tupper	63
1.9.2.3	Les terrains en bordure sud de la rue Sainte-Catherine.....	67
1.9.2.4	Les autres terrains développables.....	68
1.9.2.5	En bref.....	69
1.10	STRATÉGIE DE RELANCE DU PROJET	73
1.10.1	Traiter séparément le réaménagement du domaine public et du domaine privé	73
1.10.2	Élargir le secteur visé par le Programme particulier d’urbanisme (PPU)	73
ANNEXES	75

TABLE DES FIGURES, GRAPHIQUES ET TABLEAUX

Figure 1 - Carte de localisation du secteur Sud-Est.....	14
Figure 2 - Carte de caractérisation du secteur Sud-Est.....	16
Figure 3 - Carte de localisation des rues analysées.....	17
Figure 4 - Carte de caractérisation de la rue Sainte-Catherine.....	18
Figure 5 - Carte de caractérisation du boulevard Dorchester.....	19
Figure 6 - Carte de caractérisation du boulevard de Maisonneuve Ouest.....	19
Figure 7 - Carte de caractérisation de l'avenue Greene.....	21
Figure 8 - Carte de localisation des espaces verts.....	24
Figure 9 - Carte de la canopée de Westmount.....	25
Figure 10 - Carte de l'état de santé des arbres publics.....	25
Figure 11 - Carte de localisation des aires de diffusions utilisées.....	26
Figure 12 - Carte des densités de population.....	29
Figure 13 - Coupes du boul. Dorchester existant et proposé.....	54
Figure 14 - Plan du square proposé superposé à l'existant.....	56
Figure 15 - Coupes de la rue Sainte-Catherine existante et proposée.....	58
Figure 16 - Terrasse aménagée sur des espaces de stationnement à San Francisco.....	58
Figure 17 - Placotoir à Vancouver.....	59
Figure 18 - Aménagement possible de la rue Sainte-Catherine.....	59
Figure 19 - Carte des terrains à redévelopper.....	62
Figure 20 - Plan de développement des îlots Tupper.....	64
Figure 21 - Coupe type des bâtiments proposés sur le boulevard Dorchester.....	64
Figure 22 - Plan type des cours semi-privées proposées.....	65
Figure 23 - Coupe type des cours semi-privées proposées.....	65
Figure 24 - Modélisation des 4014-4022 Sainte-Catherine.....	68
Figure 25 - Plan de développement du terrain face au square proposé.....	69
Figure 26 - Coupe de la gradation des hauteurs du projet proposé.....	71
Figure 27 - Plan d'une partie des interventions proposées.....	72
Graphique 1 - Pyramide de comparaison des âges - Westmount et Montréal.....	27
Graphique 2 - Pyramide de comparaison des âges - Westmount et secteur Sud-Est.....	28
Graphique 3 - Composition des ménages.....	30
Graphique 4 - Types de ménages.....	31
Graphique 5 - Répartition des emplois par catégories.....	35
Graphique 6 - Modes de transport pour les déplacements domicile-travail.....	36
Tableau 1 - Indices de canopées des villes de l'agglomération de Montréal.....	22
Tableau 2 - Âges moyens et médians de la population.....	27
Tableau 3 - Densité des secteurs centraux de l'agglomération de Montréal (1).....	28
Tableau 4 - Immigration et minorités visibles.....	30
Tableau 5 - Situation des ménages en matière de logement.....	31
Tableau 6 - Revenus moyens et médians en 2015.....	32
Tableau 7 - Revenu de la population âgée de 15 ans et plus en 2015.....	32
Tableau 8 - Revenu des ménages en 2015.....	33
Tableau 9 - Scolarité de la population.....	34
Tableau 10 - Résumé de l'opinion publique.....	37

Tableau 11 - Définition des grandes affectations du territoire.....	43
Tableau 12 - Modifications règlementaires proposées pour les zones R6-24-08 et C11-24-10	64
Tableau 13 - Modifications règlementaires proposées pour la zone C7-24-09.....	67
Tableau 14 - Potentiel de développement immobilier du projet proposé	70

INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

La ville de Westmount a mandaté en mars 2017 la Société AGIL OBNL¹ à titre de gestionnaire de projet pour l'aider à développer un concept d'aménagement et une stratégie de mise en œuvre pour le redéveloppement du secteur Sud-Est de la ville. Ce travail a été fait en collaboration avec l'agence d'urbanisme Daoust Lestage - Architecture, Design urbain et paysage et la firme d'ingénierie Stantec pour le volet circulation.

Le mandat a évolué d'un concept d'aménagement vers la définition d'objectifs et d'orientations pour le secteur du Sud-Est. C'est ainsi que le présent rapport devient un document de réflexion sur les approches à favoriser pour assurer à ce secteur, quelque peu négligé actuellement, un avenir prometteur dans le respect des valeurs d'aujourd'hui en termes de développement durable et immobilier. Il présente donc une opinion professionnelle quant aux objectifs et orientations d'aménagement qui pourraient être pris en considération par le Conseil municipal à l'égard du redéveloppement du secteur Sud-Est de la Ville. Ainsi, les recommandations contenues dans ce rapport ont été élaborées à la lumière des meilleures pratiques en urbanisme, en architecture, en architecture de paysage et en design urbain, mais surtout, dans le plus grand respect des documents de planification urbaine de la Communauté métropolitaine et de l'Agglomération de Montréal. Ceux-ci sont, selon nous, les pierres d'assises de toute réflexion qui se veut cohérente et légitime en matière d'aménagement urbain dans la région métropolitaine de Montréal.

Dans un premier temps, le rapport rappelle le mandat donné à la Société AGIL et présente brièvement la démarche et les activités qui ont été réalisées durant celui-ci. Puis, le rapport brosse le portrait de la ville de Westmount et du secteur Sud-Est ainsi que des documents de planification urbaine qui ont une portée sur ce secteur. L'ensemble de ces informations permet ensuite d'ouvrir la porte à l'analyse des objectifs énoncés dans le plan d'urbanisme pour le secteur et aux recommandations de la Société AGIL à leur égard. À la lumière de celles-ci, des interventions possibles pour le secteur sont ensuite proposées à titre indicatif. En guise de conclusion, une nouvelle stratégie est proposée dans l'optique de relancer la réflexion sur l'avenir du Sud-Est.

Finalement, pour faciliter la compréhension du lecteur, les faits saillants de chacune des sections sont énoncés à la fin de celles-ci en guise de résumé.

¹ La société AGIL OBNL a cessé ses activités le 31 mars 2018, mais les deux responsables du dossier Clément Demers, architecte, urbaniste et gestionnaire de projets et Marc-Antoine Béchard, stagiaire en urbanisme et en gestion de projets, aujourd'hui consultants, ont accepté de poursuivre le travail pour lequel l'essentiel était terminé en mars 2018.

RETOUR SUR LE MANDAT

1.1 LE MANDAT DE LA SOCIÉTÉ AGIL OBNL

Le mandat de la Société AGIL consistait à offrir des services de gestion de projet et d'encadrement pour la conceptualisation du projet de redéveloppement du secteur Sud-Est. Son rôle visait essentiellement à gérer, encadrer et à coordonner le développement du concept et de la stratégie de mise en œuvre auprès de professionnels retenus par la Ville et auprès des intervenants concernés.

1.2 DÉMARCHE ET ACTIVITÉS RÉALISÉES

Plusieurs activités ont été réalisées et coordonnées par AGIL dans le but de mener à bien le développement d'un concept d'aménagement pour le Sud-Est. Tel que mentionné dans la section précédente, plusieurs rencontres ont été tenues avec des représentants de la ville de Westmount durant la réalisation du mandat. Plus particulièrement, la réunion de démarrage s'est déroulée le 7 mars et des rencontres se sont tenues avec :

- le Comité de coordination les :
 - 15 mars 2017
 - 19 avril 2017
 - 24 mai 2017, et;
 - 29 juin 2017
 - 22 mai 2018
- le Conseil de ville de Westmount le :
 - 5 juin 2017
- les représentants des services municipaux le :
 - 11 octobre 2017

Une revue des études précédentes touchant le secteur a été effectuée au début du mandat dans l'optique de prendre connaissance des informations disponibles. Une revue des documents de planification touchant le secteur et ses alentours a également été faite (voir section 4). La liste des documents consultés est disponible à l'annexe 1.

Suite aux premières réunions, Daoust-Lestage, une firme-conseil en aménagement, en urbanisme et design urbain, a été mandaté par la Ville afin de développer différentes options pour l'aménagement du secteur. Pour ce faire, la firme s'est entre autres penchée sur l'évolution de la trame urbaine depuis 1912 (apogée de l'implantation résidentielle dans le secteur), a étudié les anciennes propositions d'aménagement développées pour le secteur et a pris en compte les résultats du processus de consultations publiques tenues en 2016 ainsi que les commentaires émis par les représentants de la ville de Westmount. Ainsi, trois options d'aménagement ont été développées pour le secteur. Le travail de la firme a été présenté le 24 mai 2017 au comité de coordination de la ville de Westmount et le 5 juin 2017 au Conseil municipal. La présentation PowerPoint de Daoust-Lestage présentant ces trois options est disponible à l'annexe 2.

Afin de valider la viabilité de ces concepts sur le plan de la circulation automobile, Stantec a été mandaté pour mener une analyse d'impact de tels réaménagements sur la circulation et offrir son opinion professionnelle à l'égard de ceux-ci. Les conclusions de la firme ont été présentées à certains représentants des services

municipaux de la ville de Westmount le 11 octobre 2017. Un rapport a été déposé au service de l'aménagement urbain le 31 octobre 2017. Celui-ci est disponible à l'annexe 3.

Pour que les études d'impacts sur la circulation réalisées soient le plus fidèles possible aux situations proposées pour le secteur, le potentiel de redéveloppement de la rue Sainte-Catherine entre les rues Gladstone et Atwater a été évalué.

Finalement, une revue de presse des journaux locaux a été faite afin de suivre l'évolution de l'opinion publique et des enjeux mis de l'avant dans les discussions sur ce projet. Pour ce faire, l'ensemble des éditions du *Westmount Independent* publiées entre le 26 janvier 2016 et le 5 décembre 2017 ont été consultées. La liste des textes consultés se retrouve à l'annexe 1.

LE SECTEUR SUD-EST DE WESTMOUNT

1.3 SITUATION ACTUELLE

Située en plein cœur de l'île de Montréal, sur le flanc ouest du Mont-Royal, la ville de Westmount est composée d'un territoire de 4,04 km² circonscrit par les arrondissements de Côte-des-Neige-Notre-Dame-de-Grace (nord et ouest), du Sud-Ouest (sud) et de Ville-Marie (est) de la Ville de Montréal.

Pour sa part, localisé à la limite Est de la ville de Westmount et bordé par l'arrondissement de Ville-Marie, le territoire du secteur Sud-Est semble avoir fait l'objet de plusieurs définitions durant les dernières années. Alors que le Plan d'urbanisme de la ville de Westmount stipule que le Secteur Sud-Est « est délimité par la rue Sherbrooke Ouest au nord, l'avenue Atwater à l'est, le boulevard Dorchester au sud et l'avenue Clarke à l'ouest » (p.32), lors des consultations publiques tenues par la Ville de Westmount en 2016, le Sud-Est a plutôt été présenté comme étant le territoire compris entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard Dorchester jusqu'à la limite Est de la Ville.

Dans le cadre de ce mandat, le secteur à l'étude est localisé à l'intérieur des limites suivantes :

Au nord : le boulevard de Maisonneuve Ouest incluant les lots avec front sur ledit boulevard.

À l'est : la limite Est de la ville de Westmount

Au sud : le boulevard Dorchester incluant les lots avec front sur ledit boulevard

À l'ouest : par l'avenue Hollowell, la limite ouest du parc municipal défini comme étant la zone P1-34-07 puis par l'avenue Clarke incluant les lots avec front sur cette avenue.

Dans cette configuration, le Sud-Est s'étend sur une superficie d'environ 30 hectares.

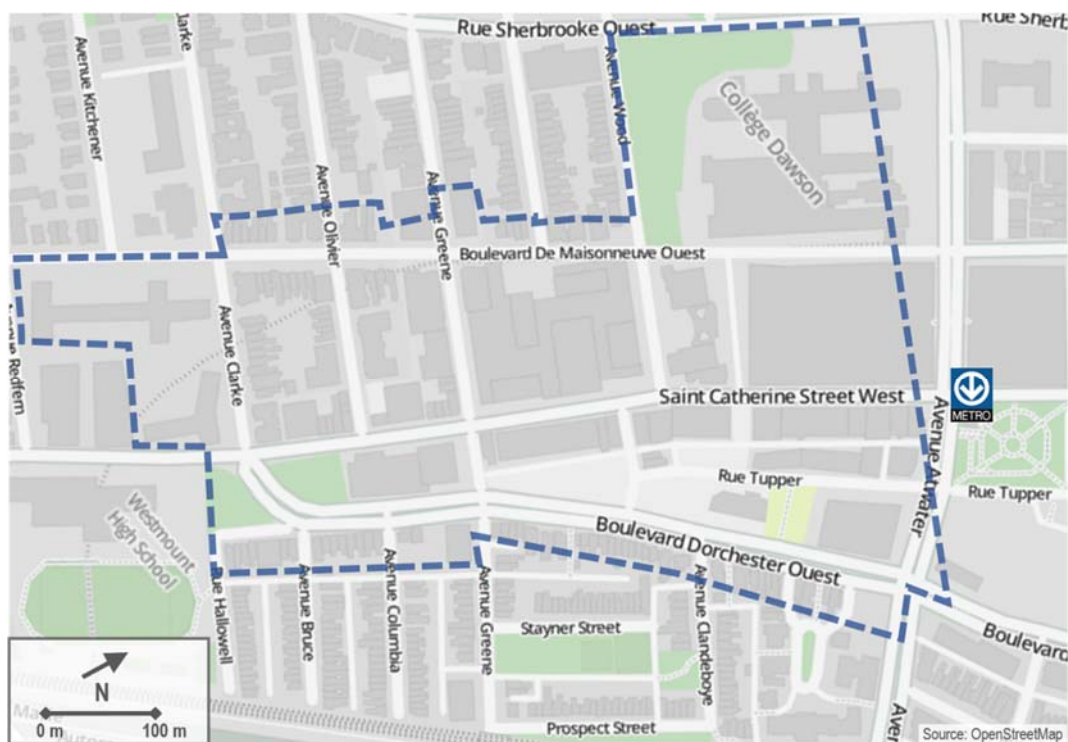


Figure 1 - Carte de localisation du secteur Sud-Est

1.3.1 Forme urbaine, fonctions et typologie des constructions

1.3.1.1 *Westmount*

Entièrement urbanisé, il est possible de distinguer trois grandes entités sur le territoire de la ville de Westmount qui se différencient les unes des autres par le biais de la morphologie de leur trame, de leurs fonctions et des types de bâtiments qu'ils accueillent.

D'abord, au nord de The Boulevard jusqu'à la limite de la Ville se trouve un secteur où on retrouve de grandes propriétés résidentielles implantées dans une trame vernaculaire, imposée par la topographie de la montagne. Le secteur se distingue également par ses paysages uniques et ses pentes parfois escarpées qui offrent des percées visuelles prenantes sur la ville. Elle accueille uniquement des maisons unifamiliales qui sont presque toutes détachées à l'est de l'avenue Upper Belmont et jumelé à l'ouest de cette dernière.

Puis, entre The Boulevard et la rue Sherbrooke on retrouve un vaste secteur majoritairement résidentiel de faible densité (maison unifamiliale). Alors qu'à l'ouest de l'avenue Clark la trame viaire est plutôt régulière, à l'est, elle reste vernaculaire. Ce secteur accueille principalement des maisons unifamiliales détachées, jumelées ou en rangées. On y retrouve également une faible proportion de plex à son extrême ouest et des maisons de ville à son extrême est. Au sud se trouve une grappe de bâtiments publics dont fait partie l'hôtel de ville.

Enfin, le secteur s'étendant au sud de la rue Sherbrooke se différencie des deux autres par son caractère plus urbain. On y retrouve entre autres une mixité d'activités (fonction commerciale, institutionnelle et résidentielle) le long de certaines portions des rues Greene, Sainte-Catherine, Victoria et Sherbrooke. De plus, le paysage urbain est caractérisé par la présence de bâtiments plus imposants. La mixité fonctionnelle et les constructions en hauteur sont d'ailleurs surtout présentes dans le secteur Sud-Est de la Ville.

1.3.1.2 *Sud-Est*

Bien que complètement urbanisé, le Sud-Est est un secteur plutôt déstructuré. Au sud du boulevard Dorchester se trouve un secteur exclusivement résidentiel présentant des bâtiments généralement d'une hauteur homogène parmi lequel on retrouve majoritairement des maisons unifamiliales, jumelées ou contiguës et des bâtiments résidentiels de 3 à 5 étages². Avec sa signature architecturale victorienne, ce secteur forme un ensemble patrimonial d'un intérêt certain.

En contrepartie, sur les rues Greene et Sainte-Catherine se trouve un secteur de fonction mixte qui contraste avec la portion plus au sud. C'est d'ailleurs le long ces artères qu'on retrouve l'activité commerciale du Sud-Est. Alors que sur Greene les bâtiments présentent des hauteurs similaires aux bâtiments du secteur au sud du boulevard Dorchester (2 et 3 étages), les bâtiments sur la rue Sainte-Catherine présente des hauteurs supérieures (4 étages et plus). Sur cette dernière, certains bâtiments atteignent même des hauteurs d'un peu plus de 20 étages avec 4 à 5 étages sur rue. Notons que ce secteur présente également divers bâtiments à valeur patrimoniale, notamment le complexe du Westmount Square conçu par Mies Van Der Rohe et témoin important du courant moderniste à Montréal.

² Dans ce secteur les étages sont de 3 mètres et plus.

Les deux secteurs sont séparés l'un de l'autre par plusieurs terrains de stationnements municipaux et privés possédant des potentiels de redéveloppement intéressants et par le boulevard Dorchester ce qui crée une rupture importante entre le nord et le sud du Sud-Est de Westmount.

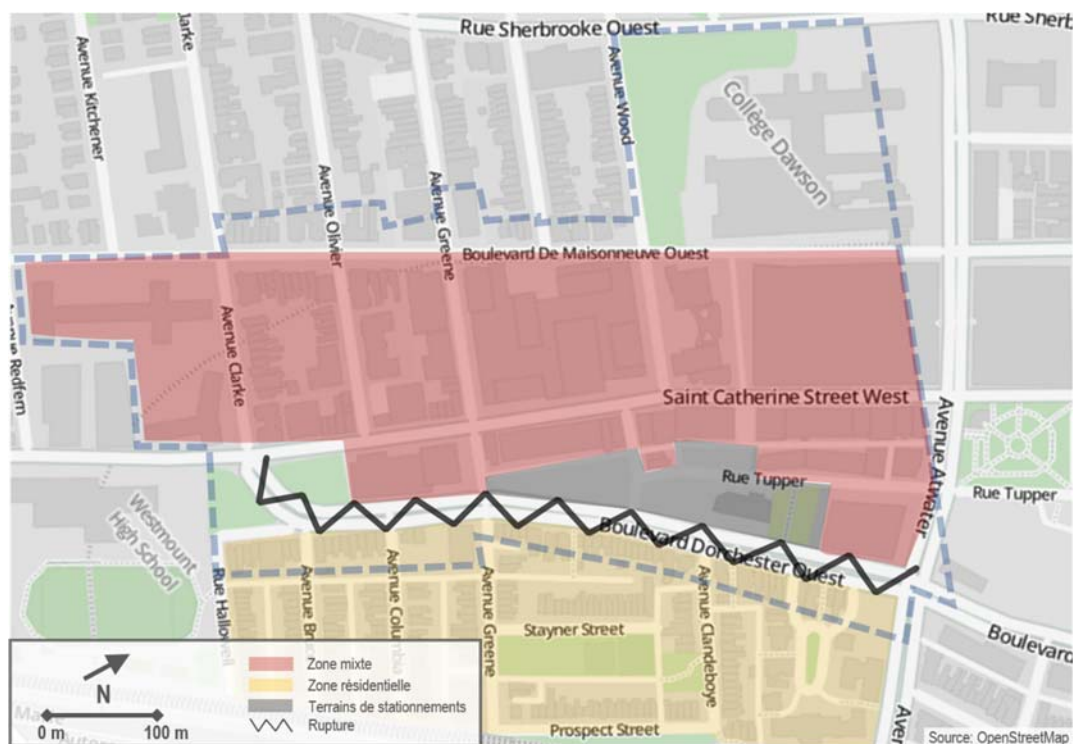


Figure 2 - Carte de caractérisation du secteur Sud-Est

Au niveau de sa structure résidentielle, le secteur possède principalement des logements de type appartements. Cela explique notamment pourquoi la densité de logements à l'hectare brut s'élève à 80, un chiffre élevé comparativement à la ville de Westmount qui présente une densité de 21,5 logements à l'hectare brut. Mentionnons cependant que près de 60% des logements du Sud-Est se situent dans les tours d'habitations construites entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine. En excluant ces îlots, la densité du secteur est plutôt de 42,5 logements à l'hectare brut³.

Finalement, le secteur est desservi par deux stations de métro donnant accès aux lignes Orange et Verte du métro de Montréal. Alors que la station Atwater se situe tout juste à la limite Est du secteur, au coin des rues Atwater et Sainte-Catherine, la station Lionel-Groulx est quant à elle à distance de marche raisonnable de celui-ci. En effet, la majorité du territoire du secteur Sud-Est se trouve dans un rayon de marchabilité de 1 kilomètre de la station Lionel-Groulx. Ainsi, il est possible de s'y rendre à pied en empruntant les avenues Atwater ou Greene. Cependant, ces trajets imposent aux marcheurs de passer sous les viaducs du chemin de fer et de l'autoroute 720, en plus de devoir affronter une forte dénivellation, ce qui en fait une balade peu attrayante et peu conviviale dans les conditions actuelles.

³ Afin d'obtenir la densité la plus représentative, nous avons utilisé les données du registre foncier fournies par la ville de Westmount. Aux fins du calcul, nous avons divisé la somme des logements dans le secteur par la somme en hectare de la superficie des lots auxquels nous avons ajouté 30%, ce qui représente habituellement la part du domaine public dans un hectare brut de terrain.

1.3.1.3 Caractérisation des principales rues du secteur Sud-Est

Le territoire du Sud-Est présente trois artères principales, soit la rue Sainte-Catherine et les boulevards Dorchester et de Maisonneuve (figure 3). Celles-ci sont toutes orientées en direction est-ouest. En ce qui concerne les voies orientées nord-sud, seule, l'avenue Greene traverse entièrement le secteur alors que toutes les autres rues viennent se terminer sur la rue Sainte-Catherine ou le boulevard Dorchester. La rue Gladstone est, avec l'avenue Greene, l'unique autre rue qui lie les deux artères. La rue Tupper connecte quant à elle l'avenue Atwater avec la rue Gladstone et scinde ainsi en deux l'îlot formé par ces deux rues, le boulevard Dorchester et la rue Sainte-Catherine. Des images de ces rues sont disponibles à l'annexe 4.



Figure 3 - Carte de localisation des rues analysées

La rue Sainte-Catherine

Artère importante du secteur, la rue Sainte-Catherine est, avec l'avenue Greene, la principale rue commerciale du Sud-Est. Bidirectionnel jusqu'à l'avenue Atwater (la limite administrative entre Westmount et Montréal), le segment de la rue Sainte-Catherine situé dans le secteur à l'étude offre une voie de circulation ainsi qu'une voie de stationnement dans chacun des sens de la circulation. Il est bordé de part et d'autre d'un trottoir de 1,5m. Par ailleurs, sur l'ensemble ce celui-ci, ses flancs nord et sud présentent des caractéristiques bien différentes (figure 4). Cependant, il existe également une discontinuité est-ouest du caractère de chacun des côtés qui s'opère au croisement de la rue Greene.

Ainsi, dans la portion entre l'avenue Atwater et la rue Greene, le flanc nord (zone 1) de la rue Sainte-Catherine est caractérisé par des bâtiments aux gabarits imposants (notamment le complexe Alexis-Nihon, le Westmount Square, la tour de condominiums sise au 4175 rue Sainte-Catherine et le complexe 1 avenue Woods) qui présentent des façades aveugles ou en recul offrant peu de relation avec la rue. Certains éléments

de paysagement comme des arbres et des boîtes à fleurs sont néanmoins présents ce qui vient atténuer le caractère froid et passif de ce côté de rue et agrémenter légèrement l'expérience du piéton.

Le flanc sud (zone 2) entretient quant à lui plus de relations avec la rue alors que les bâtiments offrent un enchaînement de locaux commerciaux au rez-de-chaussée. Implantés à distance variable, mais raisonnable, du trottoir, leur marge avant accueille parfois les terrasses des restaurants ou encore, comme sur le flanc nord, certains éléments de paysagement (arbres et boîte à fleurs). Par contre, il faut cependant spécifier que l'activité commerciale n'y est pas entièrement intéressante et, qu'à l'exception de quelques commerces qui trouvent leur clientèle, elle semble plutôt en déclin. De plus, certains des bâtiments faisant face à Alexis-Nihon sont désuets et peu attrayants architecturalement à la fois pour les passants et pour les commerçants ce qui complique davantage la situation. Néanmoins, dans cette section de l'artère, le flanc sud offre un potentiel plus intéressant que le flanc nord afin de redynamiser et consolider l'activité commerciale de l'artère par le redéveloppement, notamment, des lots en face du complexe Alexis-Nihon.

La portion ouest de la rue Sainte-Catherine, située entre Clark et Greene, présente plutôt la dynamique inverse. Alors que le flanc sud de la rue (zone 3) est bordé par la façade aveugle du bâtiment de la gendarmerie royale offrant peu de relations à la rue ainsi que d'un espace vert engendrant peu d'encadrement. Le flanc nord (zone 4) est quant à lui bordé par des bâtiments sur rue offrant par endroit une activité commerciale au rez-de-chaussée le rendant plus agréable à la marche.



Figure 4 - Carte de caractérisation de la rue Sainte-Catherine

Le boulevard Dorchester

Dorénavant le second axe d'entrée le plus utilisé de la Ville après la rue Sherbrooke (Westmount, 2016A), la configuration actuelle du boulevard Dorchester est issue des travaux d'élargissements et de reconfiguration dont il a été l'objet dans les années 60.

Ainsi, son aménagement est présentement composé d'une voie carrossable de 4,8m avec une voie de stationnement de 2,5m dans chacun des sens de la circulation accompagnés d'un trottoir de 2m sur le côté nord contre 1,5m sur le côté sud. Au centre du boulevard se trouve un terre-plein gazonné de 7,8 m, introduit à l'occasion des travaux des années 60, sur lequel ont été plantés une trentaine d'arbres dont le tiers éprouves des problèmes de santé. Ce terre-plein agit, la majeure partie du temps, comme une barrière pour le piéton. En effet, alors qu'à l'hiver, la neige limite son franchissement, au printemps et à l'automne c'est la boue formée en raison des intempéries et de la fonte des neiges qui décourage ceux qui voudraient s'aventurer à traverser l'artère. Notons d'ailleurs que peu de traverses piétonnières existent pour se rendre de part et d'autre du boulevard. À son extrémité ouest, le boulevard vient se terminer sur la rue Sainte-Catherine à l'aide d'une courbe, également introduite dans les années 60.

Dans un autre ordre d'idée, les abords du boulevard Dorchester sont très distincts l'un de l'autre (figure 5). Alors que le côté sud (zone 1) est presque entièrement bordé de constructions résidentielles relativement homogènes, de deux à cinq étages et de style victorien, le côté nord (zone 2) est majoritairement occupé par des terrains de stationnement. En effet, les seuls bâtiments présents sur ce côté du boulevard sont le bâtiment

de la GRC (à l'ouest de la rue Greene) ainsi que l'ancien bâtiment de la Banque de Montréal (à l'angle de l'avenue Atwater). Le manque d'encadrement du boulevard Dorchester, la largeur importante de ses voies de circulation et de son emprise présentant un terre-plein imposant ainsi que la courbe qui y est aménagée en guise de jonction avec la rue Sainte-Catherine, lui confèrent un caractère de boulevard de banlieue plutôt que de boulevard urbain digne de la proche périphérie du centre-ville d'une métropole. Cette configuration encourage d'ailleurs un transit automobile plus rapide ce qui réduit la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le boulevard de Maisonneuve Ouest



Figure 5 - Carte de caractérisation du boulevard Dorchester

Le boulevard de Maisonneuve, à sens unique vers l'ouest, se compose de deux voies de circulation entre l'avenue Atwater et la rue Greene rétrécissant à une voie entre les rues Greene et Clark. Sur l'ensemble du segment, le côté nord accueille une voie de stationnement alors que le côté sud accueille une piste cyclable bidirectionnelle en site propre. Celle-ci fait d'ailleurs partie du lien cyclable s'étendant sur le boulevard de Maisonneuve entre les rues West Broadway (campus Loyola de l'Université de Concordia) et du Havre (métro Frontenac) en passant par le centre-ville de Montréal. Des trottoirs conventionnels (1,5m) sont aménagés de part et d'autre du boulevard sur l'ensemble du segment.

Alors que les abords du boulevard sont similaires entre les rues Clark et Greene (figure 6) (zone 1), où l'artère est bordée de bâtiment résidentiel de trois étages dont la marge de recul est plutôt homogène, ils sont assez différents entre Greene et Atwater. En effet, à l'instar du côté nord de la rue Sainte-Catherine à l'est de la rue Greene, le côté sud du boulevard de Maisonneuve (zone 2) est bordé de bâtiment de grands gabarits (Alexis-Nihon, Westmount Square, le complexe 1 avenue Woods) qui entretiennent peu de relations avec la rue. Cependant, à la différence avec la rue Sainte-Catherine, les accès automobiles du complexe Alexis-Nihon et du Westmount Square se retrouvent sur le boulevard ce qui crée des dégagements importants et visuellement peu attrayants. Notons néanmoins que des efforts en matière d'aménagement paysagé ont été faits sur ce flanc sud de la rue afin d'agrémenter un espace qui, à la base, est très peu invitant pour le piéton.



Figure 6 - Carte de caractérisation du boulevard de Maisonneuve Ouest

En contrepartie, le côté nord du boulevard présente des bâtiments de plus petit gabarit à l'ouest ainsi que la façade sud du collège Dawson à l'est, qui constitue l'un de principaux accès à l'établissement. Il faut d'ailleurs

souligner l'intérêt des aménagements situés devant cette façade et principalement à proximité de l'entrée qui crée un espace de socialisation dans la continuité du trottoir.

Avenue Greene

Concentrant, avec la rue Sainte-Catherine, l'essentiel de l'activité commerciale du Sud-Est, l'avenue Greene fait partie intégrante de la vie des citoyens du secteur (Mark Wilkins consulting, 2017, p. 16 & 18). Celle-ci est également l'unique lien viaire entre le nord et le sud du territoire à l'étude. L'avenue est à double sens sur son ensemble. Cela semble néanmoins être le seul point en commun qu'ont la portion de l'avenue Greene située au nord de l'intersection avec la rue Sainte-Catherine et la portion située au sud de celle-ci. En effet, la section au nord de la rue Sainte-Catherine ayant subi des travaux majeurs de réaménagement entre 2011 et 2013, les deux portions de l'avenue Greene sont très différentes l'une de l'autre (figure 7).

Dans la portion au nord de la rue Sainte-Catherine (zone 1), l'avenue Greene se compose de deux voies de circulation de 3,5m chacune et de deux voies de stationnement de 2,5m. Celles-ci sont accompagnées par deux larges trottoirs d'environ 3,5 m chacun. La majorité des bâtiments présents dans ses abords sont de 2 à 4 étages et offrent des commerces sur rue. Les enseignes des commerces ont été traités afin qu'une certaine homogénéité règne sur la rue. Des saillis de trottoirs ont été aménagés à l'angle du boulevard de Maisonneuve et de la rue Sainte-Catherine ainsi qu'au centre de l'îlot, face au parvis de la tour 3 du Westmount Square. Cela favorise un ralentissement de la circulation, améliore la sécurité des traverses piétonnes et crée des espaces de socialisation à même les trottoirs de la rue. L'encadrement plutôt approprié, la largeur et la qualité d'aménagement des trottoirs et la succession récurrente des vitrines confèrent donc à cette portion de la rue une ambiance agréable et sécuritaire⁴. Cela explique probablement que 85% de la population du Sud-Est préfère s'y rendre à pied, alors que ceux-ci visitent en moyenne 7,5 fois l'avenue par mois (Mark Wilkins Consulting, 2017, p.18 & 34). Un rapport préparé par la Firme Artère à l'automne 2017 dresse un portrait plutôt sombre de la situation de l'activité commerciale dans cette portion de l'avenue Greene. En effet, des nombreux constats émis par ce rapport, il est possible de retenir entre autres que selon le consultant :

- « De façon générale, l'Avenue Greene a entamé une phase de dévitalisation commerciale (locaux vacants nombreux au rez-de-chaussée, coût des loyers élevés, absence de mobilisation continue des marchands, mix-commercial déséquilibré, positionnement marketing flou) et son pouvoir d'attraction risque de continuer de faiblir aux dépens d'autres destinations commerciales si aucune action n'est posée pour corriger la situation.
- La présence de nombreuses entreprises de services et de bureaux à faible achalandage commercial dans des rez-de-chaussée (banques, bureaux de professionnels, agences immobilières, ancien bureau de poste) crée un déséquilibre dans la diversité de l'offre commerciale de l'artère, nuisant ainsi grandement à son achalandage, à sa vitalité et aux interactions commerciales complémentaires entre les commerces. D'autres commerces contribuent peu à l'achalandage de l'artère (ouverts sur rendez-vous seulement).
- L'Avenue Greene est perçue par les résidents comme étant une destination ayant une faible diversité commerciale qui ne permet pas d'y faire plusieurs achats complémentaires en une visite » (Artère, 2017, p.10).

Cependant, toujours selon Artère, l'avenue Greene présente certains commerces de renom et performants (de proximité et de destinations) sur lesquels le secteur pourrait compter pour se relancer (Artère, 2017, p.10) (voir le rapport en question pour plus de détails).

⁴ Le sondage aux résidents fait par Mark Wilkins consulting en juin 2017 confirme ce constat (Mark Wilkins Consulting, 2017, p.47)

À la différence de la portion nord de l'avenue, la portion sud n'a subi aucun réaménagement. Présentant une chaussée beaucoup plus large, cette section est composée de deux voies de circulation d'environ 6 m chacune entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard Dorchester et de deux voies de circulation d'environ 5m avec permission de stationner sur rue au sud de ce dernier. L'ensemble est muni d'un trottoir de 1,5m sur chacun des côtés, cependant, la propriété de la GRC occupant l'intégralité de l'îlot à l'ouest de l'avenue entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard Dorchester offre une allée pavée de 2,5m en continuité du trottoir. Néanmoins, l'aménagement urbain n'en est pas plus intéressant en raison de la désuétude des matériaux. De plus, l'encadrement de la rue est déplorable alors qu'à l'ouest s'érige en retrait le bâtiment de douze étages de la GRC dont la façade est aveugle auquel fait face un terrain de stationnement et la façade ouest d'un ancien édifice de la Banque Royale du Canada érigé à l'angle sud-est de la rue Sainte-Catherine et de l'avenue Greene. Il faut néanmoins noter la qualité architecturale de ce dernier conçu dans le style Beaux-Arts et qui offre une fenestration latérale intéressante sur l'avenue Greene. Au sud du boulevard Dorchester (zone 3), l'avenue prend un caractère résidentiel. Des maisons contiguës bordent majoritairement celle-ci.



Figure 7 - Carte de caractérisation de l'avenue Greene

Rue Tupper

À sens unique vers l'ouest, la rue Tupper est composée d'une voie de circulation d'environ 4,8m flanquée de part et d'autre d'une voie de stationnement de 2,5m et d'un trottoir de 1,5m pour une emprise totale d'un peu moins de 13 m. Bordé au sud par l'ancien bâtiment de la BMO (à l'angle de la rue Atwater) ainsi que plusieurs terrains de stationnements, son côté nord se compose du long bâtiment des résidences YMCA qui se dresse comme un mur opaque dans la portion est de la rue et d'un large terrain faisant office de stationnement arrière à un immeuble de la rue Sainte-Catherine dans la portion ouest. À l'angle nord-est des rues Tupper et Gladstone se trouvent quelques bâtiments anciens de 3 étages ayant survécu aux nombreuses métamorphoses du secteur. En outre, alors que l'encadrement et l'aménagement paysagé de la rue sont passables à l'approche de l'avenue Atwater, l'aménagement du reste de la rue est de piètre qualité.

Avenue Gladstone

À double sens au sud de l'intersection avec la rue Tupper, l'avenue Gladstone se compose d'une voie de circulation d'environ 4,5m dans chacune des directions. Au nord de l'intersection avec Tupper, la voie en direction sud devient une voie de stationnement alors que la rue est à sens unique vers le nord. Des trottoirs de 1,5m sont présents des deux côtés sur l'ensemble de la rue. L'avenue est en majeure partie bordée par

des stationnements au sud de l'intersection avec la rue Tupper et par les façades latérales des bâtiments de la rue Sainte-Catherine au nord. Dans son axe visuel se trouve la tour 1 du Westmount Square.

Faits saillants :

- La forme urbaine du Sud-Est est caractérisée par une scission spatiale entre le Nord et le Sud engendrée par le boulevard Dorchester et les terrains de stationnement en bordure nord de celui-ci.
- Alors que la partie sud du secteur Sud-Est présente des caractéristiques similaires aux autres secteurs de la Ville, la partie nord du Sud-Est s'en distingue en raison de son caractère plus urbain (mixité fonctionnelle, hauteur des bâtiments, densité de population) similaire aux caractéristiques du centre-ville de l'agglomération.
- Plusieurs lots du secteur ont un potentiel de redéveloppement nettement sous-utilisé
- Le secteur au nord comme le secteur au sud présentent des bâtiments d'une valeur patrimoniale certaine.
- Le secteur du Sud-Est est très bien desservi en transports en commun.
- Peu de liens viaires existe entre le nord et le sud du territoire. Seule l'avenue Greene traverse celui-ci dans son intégralité. L'avenue Gladstone le traverse en partie.
- La majorité des emprises de rues sont surdimensionnées, laissant beaucoup plus d'espace au véhicule que nécessaire, et présentent des aménagements publics de qualité moyenne ou mauvaise (spécialement celles du boulevard Dorchester, de la rue Tupper, l'avenue Gladstone, la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve).

1.3.2 Couvert végétal et espaces verts

1.3.2.1 *Westmount*

Malgré qu'elle soit au centre de l'agglomération, la ville de Westmount possède un couvert végétal impressionnant, bien que vieillissant (la plupart des arbres vont atteindre la fin de leur durée de vie utile dans les mêmes décennies). En effet, comme le présente le tableau 1, en siégeant au 5^e rang, la ville se classe dans le peloton de tête des municipalités présentant les meilleurs indices de canopée de l'agglomération. À noter d'ailleurs que les municipalités qui devancent Westmount à ce palmarès se retrouvent toutes dans les périphéries de l'agglomération, alors que sa consœur montréalaise se situe au 12^e rang avec un indice présentant 17,7 points de pourcentage de retard sur Westmount.

À ce sujet, il faut également spécifier que le territoire de la ville de Montréal comprend des parties de l'ouest et de l'est de l'île de Montréal (l'île-Bizard, Pierrefond-Roxboro et Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles) où le couvert végétal est extrêmement présent. Ainsi, l'indice de canopée de la Ville de Montréal ne représente pas justement la situation générale des quartiers centraux puisque les territoires susmentionnés tirent sans doute l'indice à la hausse. On peut donc faire l'hypothèse que Westmount bénéficie, et de loin, d'un couvert végétal beaucoup plus intéressant que les arrondissements qui y sont adjacents.

La ville de Westmount possède deux grands parcs municipaux ainsi que six parcs de proximité et dix espaces verts. Totalisant environ 17 hectares les parcs représentent un peu plus de 4% du territoire de Westmount.

Tableau 1 - Indices de canopées des villes de l'agglomération de Montréal

La ville de Westmount possède ainsi 8,4 m² d'espace vert par habitant. À titre indicatif, la norme internationale fixée par l'Organisation Mondiale de la Santé en la matière est de 9 m² par habitant (UN Habitat, 2014, p.43).

	Indice de canopée (%)	Rang
Agglomération de Montréal	21,7%	N/A
L'Île-Dorval	73,6%	1
Senneville	52,6%	2
Sainte-Anne-de-Bellevue	42,1%	3
Beaconsfield	41,9%	4
Westmount	38,1%	5
Baie d'Urfé	36,0%	6
Montréal-Ouest	31,0%	7
Hampstead	29,1%	8
Pointe-Claire	24,9%	9
Dollard-Des-Ormeaux	24,1%	10
Mont-Royal	23,4%	11
Montréal	20,4%	12
Côte-Saint-Luc	16,5%	13
Kirkland	15,3%	14
Dorval	11,3%	15
Montréal-Est	5,4%	16

Source : Communauté Métropolitaine de Montréal 2015

En outre, la ville possède également sur son territoire le bois Summit, un équipement vert d'envergure métropolitain d'une superficie de 23,1 hectares et qui fait partie intégrante du Site patrimonial du Mont-Royal⁵. Cependant, en raison de son statut de conservation, celui-ci s'apparente plus un espace à vocation écologique que récréative. De plus, sa localisation à bonne distance des endroits les plus denses de Westmount et sa situation d'enclavement à la limite nord-est de la Ville n'en font pas, à première vue, un lieu de fréquentation quotidienne et même hebdomadaire pour une grande majorité de Westmountais.

1.3.2.2 Secteur Sud-Est

Bien que situé dans une ville généralement choyée en matière de parcs et d'espaces verts en comparaison avec d'autres municipalités de l'île de Montréal, le secteur Sud-Est semble par contre être le parent pauvre de Westmount en la matière (figure 8). En effet, seulement un espace vert, le parc Dorchester-Clarke (1), est présent dans le secteur à l'étude. Situé de part et d'autre du boulevard Dorchester à l'intersection avec la rue Sainte-Catherine, celui-ci totalise 0,42 hectare, une somme bien faible considérant que le territoire s'étend sur environ 30 hectares.

⁵ En tenant compte de cet équipement vert, la proportion de mètres carrés d'espace vert par habitant pointe dorénavant au chiffre très respectable de 19,7 m².

La situation s’améliore néanmoins lorsque les espaces verts dans la proche périphérie du Sud-Est sont comptabilisés dans la mesure où ceux-ci font inévitablement partie de la réalité des Westmountais qui vivent dans le secteur. En effet, en comptabilisant les parcs Stayner (2) et Prospect (3) en plus du Jardin Queen Elizabeth (4)⁶, du Terrain d’athlétisme de Westmount (5), de l’îlot Weredale (6) et du square Cabot (7), la superficie totale d’espaces verts augmente à 2,3 hectares. Cela constitue environ 4,6 m² d’espaces verts par habitant. Il est également important de noter la présence sur le territoire des grands jardins sis sur la propriété du Collège Dawson (8) qui sont malheureusement privés et clôturés⁷.

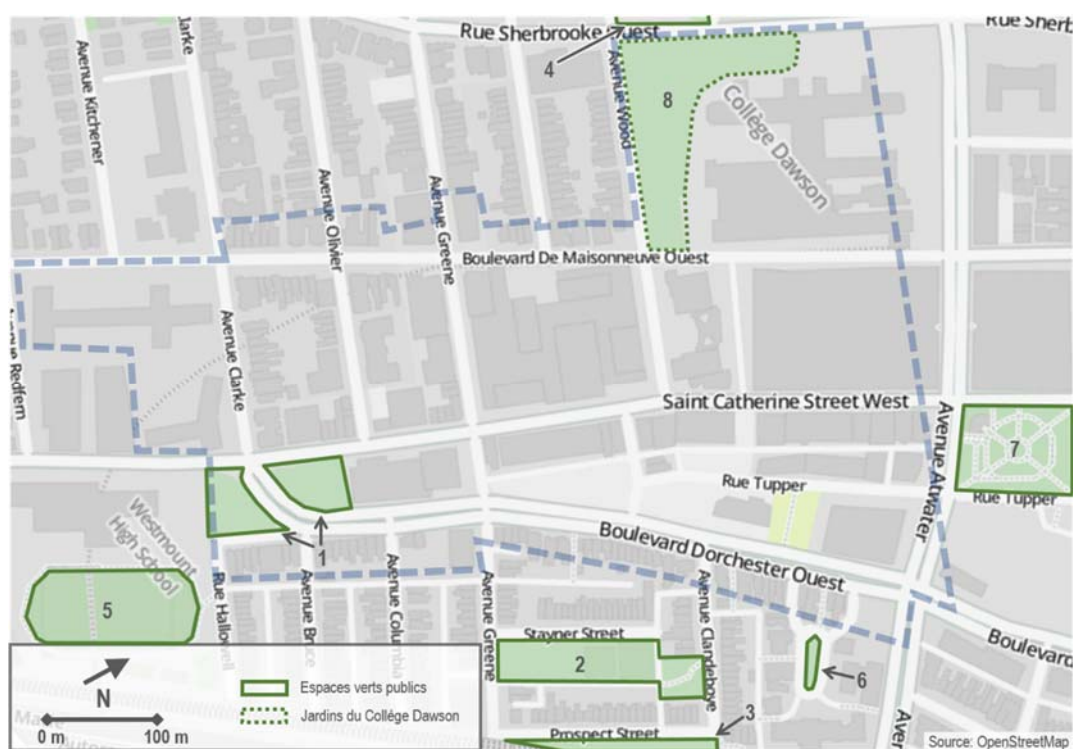


Figure 8 - Carte de localisation des espaces verts

Au niveau du couvert végétal, le secteur semble encore une fois peu choyé en comparaison avec le reste de la Ville de Westmount. En effet, comme l’illustre la figure 9, il apparaît évident que le Sud-Est est le secteur de Westmount qui possède le moins de canopée. Plus encore, lorsqu’on s’attarde à la situation des arbres municipaux (figure 10) il est possible de constater que sur les 322 arbres municipaux du secteur, trente-huit sont en état de santé précaire. Ce bilan est particulièrement critique sur le boulevard Dorchester alors qu’un arbre sur trois est en mauvais état (dix arbres sur trente plus précisément). Mentionnons cependant que le secteur présente dans sa périphérie un couvert végétal plus abondant, celui-ci est par contre de nature privée.

⁶ Pour des raisons d’homogénéité du graphisme, celui-ci se retrouve en parti à l’extérieur de la figure 8

⁷ Présentant environ 1,6 hectare, l’accessibilité à ces jardins porterait à un peu moins de 8 m² par habitant la quantité d’espaces verts du secteur.

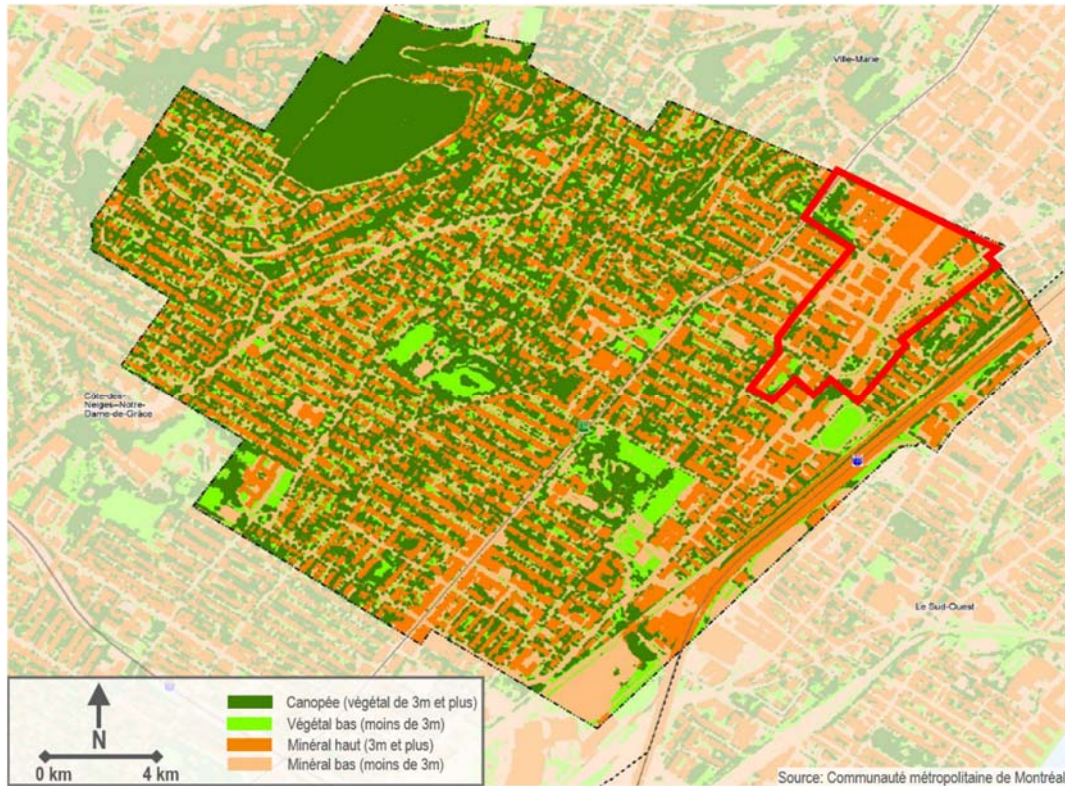


Figure 9 - Carte de la canopée de Westmount

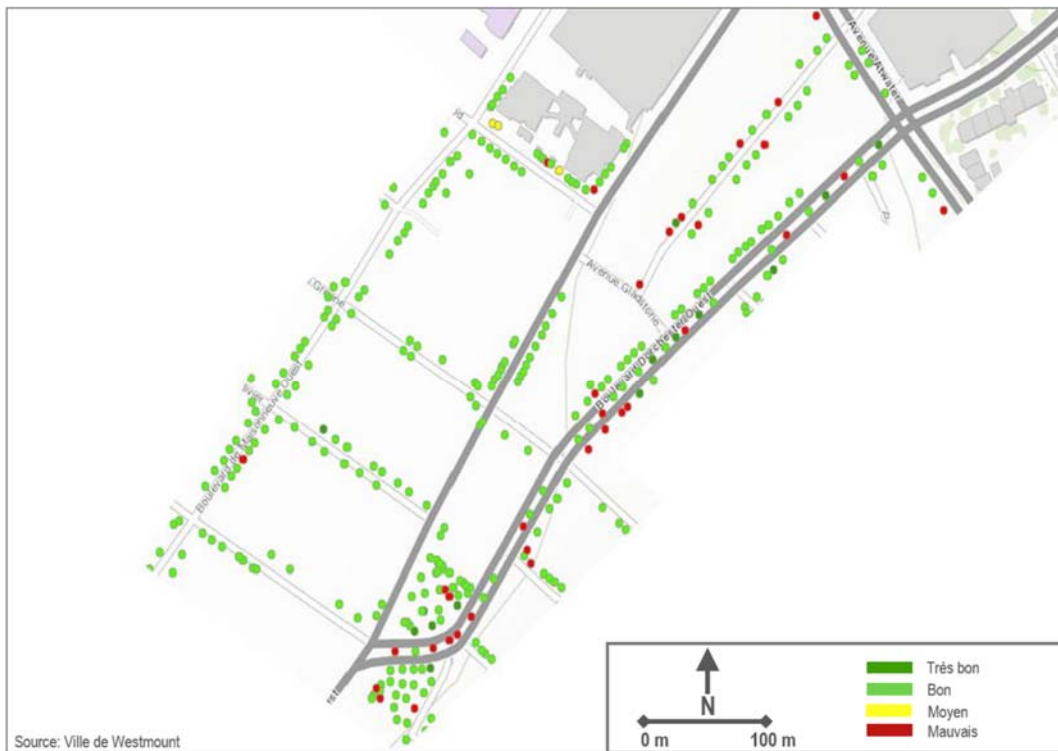


Figure 10 - Carte de l'état de santé des arbres publics

Faits saillants :

- Le Sud-Est bénéficie de peu d'espaces verts à caractère public et de peu de couvert végétal comparativement au reste de la ville de Westmount.
- Le couvert végétal public du boulevard Dorchester est de piètre qualité tandis qu'il est généralement en bonne santé dans le reste du secteur.
- Les jardins du Collège Dawson sont des espaces verts de qualité encore inexploités.

1.3.3 Caractéristiques sociodémographiques⁸

Cette section présente certaines données sociodémographiques de la ville de Westmount et du secteur Sud-Est. Afin de pouvoir mettre celles-ci en perspective, des comparaisons sont faites avec la situation démographique de la Ville de Montréal. Cela a d'abord été fait en raison de la situation géographique de Westmount au cœur même de la Ville de Montréal, mais également puisque le Sud-Est est directement limitrophe à celle-ci. Le but ces comparaisons est de mettre en perspective les situations sociodémographiques de Westmount et du Sud-Est à l'aide du profil sociodémographique de son environnement immédiat qui reflète les réalités présentes dans les quartiers centraux de l'agglomération.

Les données pour le secteur Sud-Est ont été reconstituées à partir des aires de diffusions illustrées à la figure 11. Considérant qu'un chevauchement à l'identique des aires de diffusion⁹ et du territoire du Sud-Est était impossible, la décision a été prise d'utiliser les données de toutes les aires de diffusion faisant partie

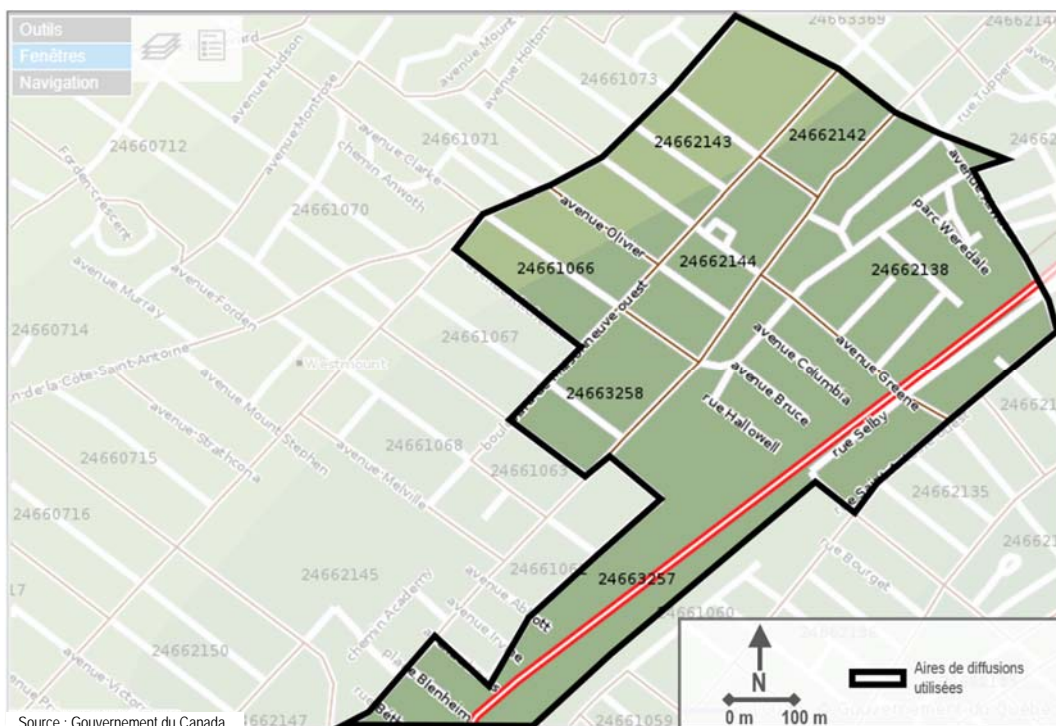


Figure 11 - Carte de localisation des aires de diffusions utilisées

⁸ Ce profil sociodémographique de la Ville de Westmount et du secteur Sud-Est a été fait à partir des données du recensement fédéral de 2016.

⁹ L'aire de diffusion est « la plus petite région géographique normalisée pour laquelle l'ensemble des données de recensement sont diffusées. » (Statistique Canada (S.D.) *Aire de diffusion*, [En ligne], Repéré à : <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/ref/dict/geo021-fra.cfm>, Consulté le 27 février 2018)

partiellement ou intégralement du secteur. Les données utilisées reflètent ainsi le territoire du Sud-Est et ses environs afin de donner un portrait plus global du secteur.

1.3.3.1 Population

Le tableau suivant présente les faits saillants en matière de population.

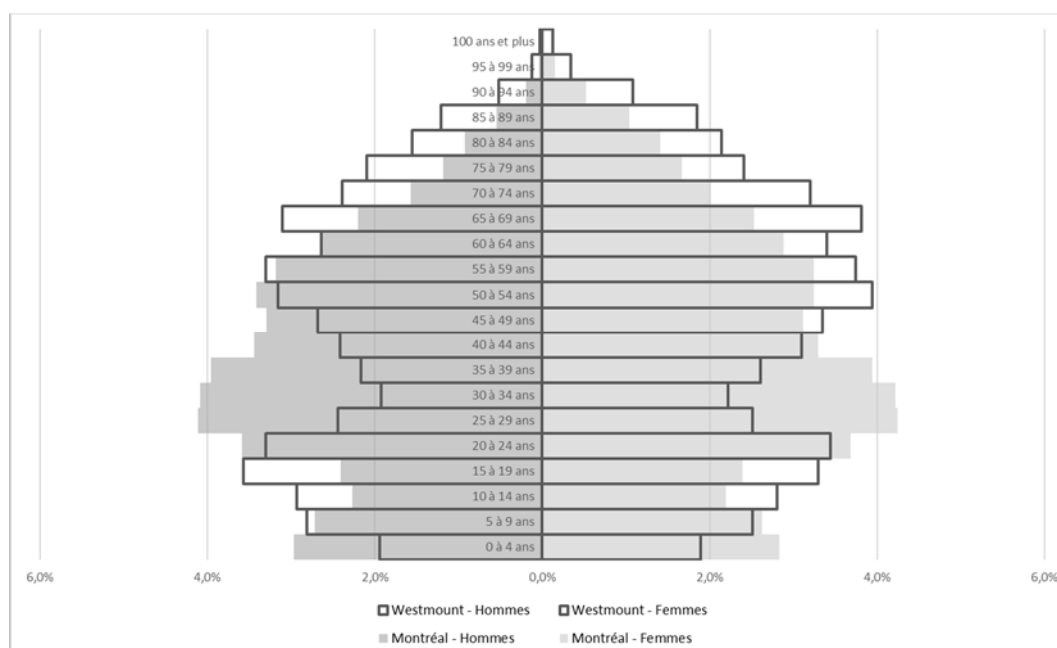
Tableau 2 - Âges moyens et médians de la population

	Sud-Est	Westmount	Montréal
Population	4 969	20 312	1 704 694
Âge moyen de la pop.	51,1	45,1	40,3
Âge médian de la pop.	55,2	46,7	38,5

Sources : Recensement 2016

À la lumière de celui-ci, on peut dire que les habitants du Sud-Est sont généralement plus âgés que la moyenne des Westmountais qui sont en général eux-mêmes plus âgés que les Montréalais. Ce constat est d'ailleurs bien illustré par les graphiques 1 et 2. On y observe clairement que la pyramide des âges du secteur Sud-Est tend à être plus large à son sommet que celle de la Ville de Westmount (2) qui elle-même est plus large que celle de la Ville de Montréal (1). En fait, en 2016, 38,8% des Westmountais résidant dans le Sud-Est étaient âgés de 65 ans et plus contre 25,9% de leurs concitoyens et seulement 16% des Montréalais.

Graphique 1 - Pyramide de comparaison des âges - Westmount et Montréal



En matière de densité de population, Westmount est, selon le recensement de 2016, la seconde ville la plus dense du Canada. En effet, avec une densité de personnes de 5024,9 au kilomètre carré, la municipalité se positionne tout juste derrière la ville de Vancouver et devant la ville de Montréal (4662,1 pers. / km²). Par contre, en délaissant les définitions territoriales administratives et en comparant objectivement la densité de

la ville de Westmount avec les territoires montréalais de son environnement immédiat, ce constat change radicalement. En effet, comme le montre le tableau 3, Westmount apparaît plutôt comme le parent pauvre des quartiers centraux de l'agglomération de Montréal en matière de densité de population.

Graphique 2 - Pyramide de comparaison des âges - Westmount et secteur Sud-Est

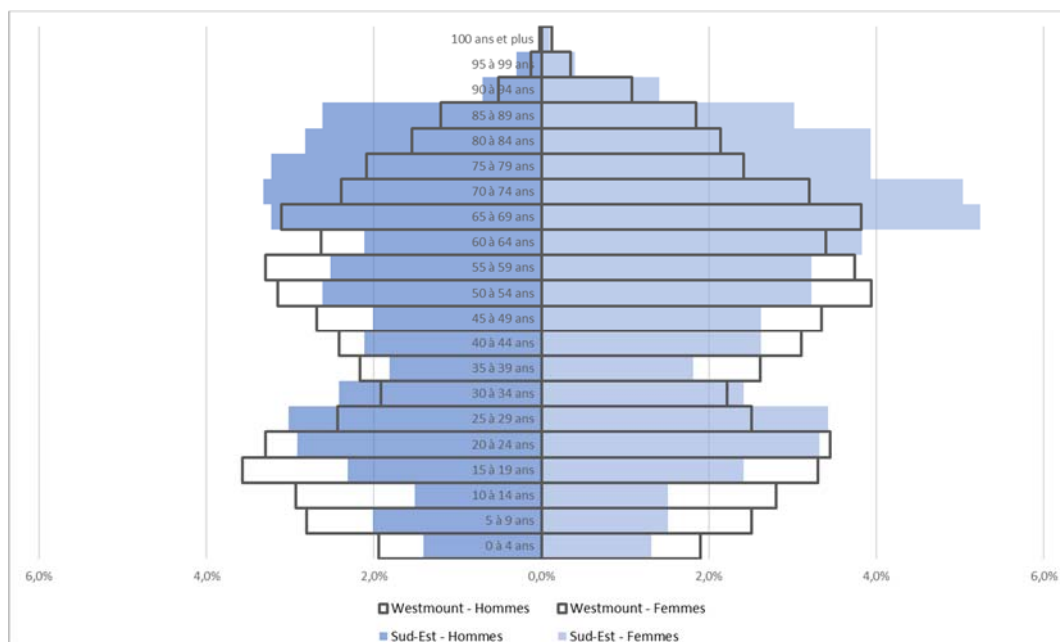


Tableau 3 - Densité des secteurs centraux de l'agglomération de Montréal (1)

	Sud-Est	Westmount	Outremont	CDN-NDG	Plateau Mt-Royal	Ville-Marie (2)	Rosemont
Population	4 969	20 312	23 954	166 520	104 000	89 170	139 590
Superficie (km ²)	0,80	4,04	3,90	21,40	8,10	16,50	15,90
Densité (pers / km ²)	6 211,3 (3)	5 027,7	6 142,0	7 781,3	12 839,5	5 404,2	8 779,3
Densité (pers/ha brut)	62,11	50,28	61,42	77,81	128,4	54,04	87,79
Écart (%) (4)	23,5 %	0 %	22,16 %	54,77 %	155,37 %	7,49 %	74,62 %

(1) Seuls les arrondissements centraux majoritairement urbanisés et dont les usages sont semblables à ceux de Westmount (résidentiel, commercial et bureau) ont été pris en compte. Cela exclut entre autres l'arrondissement du Sud-Ouest dont les grandes propriétés industrielles de la pointe Saint-Charles viennent biaiser la densité de ses quartiers.

(2) Considérant les modalités de développement en vigueur, le potentiel et l'effervescence immobilière actuels dans ce secteur, l'arrondissement de Ville-Marie est appelé à devenir le secteur de plus densément peuplé de l'agglomération d'ici quelques années.

(3) En raison des données disponibles, la superficie attribuée au Sud-Est est plus grande que le territoire à l'étude ce qui pourrait avoir pour effet de tirer à la baisse la densité calculée. Nous croyons cependant qu'il est plus réaliste de considérer la densité du territoire ainsi dans la mesure où elle reflète mieux la réalité du secteur et de sa proche périphérie.

(4) La densité de population de la Ville de Westmount est la donnée de référence dans le calcul de l'écart.

Sources : Recensement 2016 & Montréal en Statistique – Ville de Montréal

Il est intéressant de noter que même l'arrondissement d'Outremont, qui a longtemps été l'homologue francophone de Westmount du temps où elle était encore une ville indépendante, présente une densité nettement supérieure que cette dernière.

De plus, il semble que la densité de Westmount soit tirée à la hausse par la densité du Sud-Est puisque celui-ci possède en proportion 1200 personnes de plus au kilomètre carré que l'ensemble de la Ville. Les îlots situés entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve contribuent en grande partie à cet écart. En effet, ces îlots présentent les plus fortes densités de population de la ville et du secteur Sud-Est avec des densités de 10 000 personnes et plus au kilomètre carré. En comparaison, le secteur situé au sud du boulevard Dorchester présente des densités de 5 000 personnes et moins au kilomètre carré (voir figure 12).

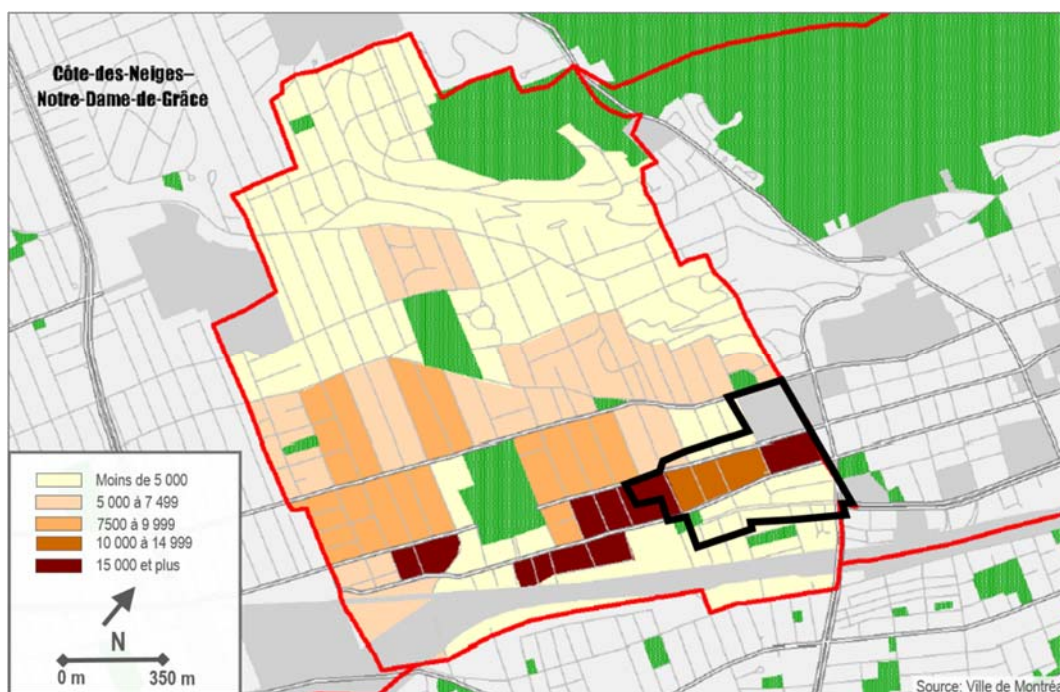


Figure 12 - Carte des densités de population

1.3.3.2 Immigration et minorité visibles

Comme le présente le tableau 4, la grande majorité des Westmountais sont canadiens de naissances. En effet, 67,6% de la population de la Ville sont non-immigrant tandis que 26,6% le sont. En comparaison, 62,1% de la population de Montréal sont non-immigrant alors que 34,3% sont natif d'un autre pays. Sur ce point, la population du Sud-Est ressemble davantage à Montréal alors que 63,5% sont non-immigrant 33,1% le sont.

Parallèlement aux données sur l'immigration, seulement 17,3% des résidents du Sud-Est et 18% des Westmountais sont considérés comme des minorités visibles, un pourcentage plutôt faible considérant que la Ville de Montréal en présente 34,2%.

Tableau 4 - Immigration et minorités visibles

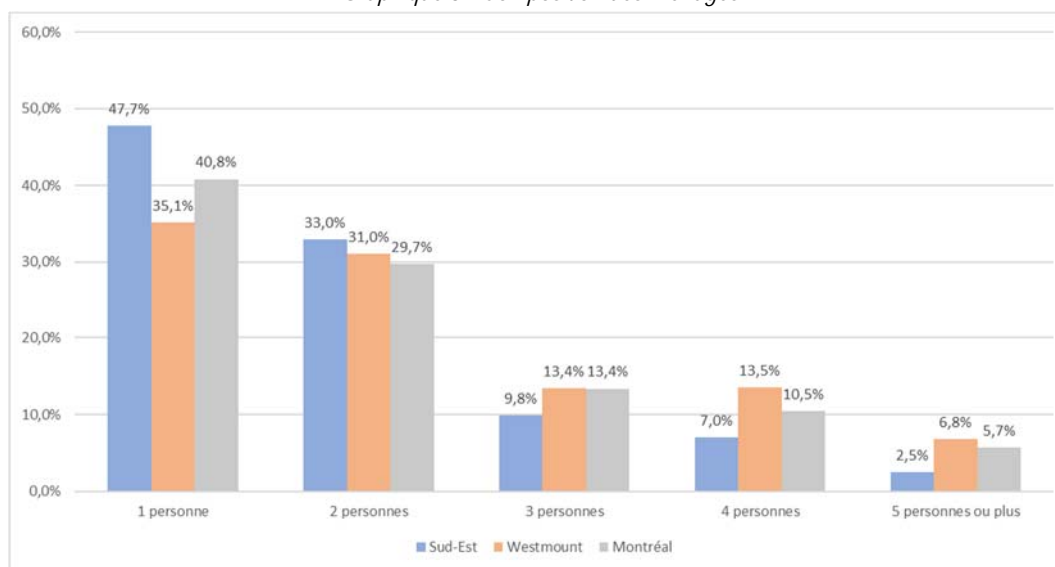
	Sud-Est	Westmount	Montréal
Immigration			
Immigrants (%)	33,1 %	26,6 %	34,3 %
Non-immigrants (%)	63,15 %	67,6 %	62,1 %
Minorités visibles			
Minorités visibles (%)	17,3 %	18 %	34,2 %

Sources : Recensement 2016

1.3.3.3 Ménages

La ville de Westmount est composée de 8685 ménages privés qui ont une taille moyenne de 2,3 personnes par ménage. Le graphique 3 illustre bien que la majorité des ménages sont constitués de 2 personnes et moins (66,1%), une tendance qui est encore plus forte à Montréal. En effet, 70,5% de ménages montréalais sont composés de deux personnes et moins pour de taille moyenne de 2,1 personnes. Le Sud-Est se démarque vraisemblablement à ce chapitre alors que 80,7% des ménages sont composés de deux personnes et moins. Bien que la proportion des ménages de deux personnes soit sensiblement la même que dans les autres territoires, la portion des ménages d'une personne est nettement plus élevée. Ainsi, la taille moyenne des ménages du Sud-Est est de 1,8 personne par ménage.

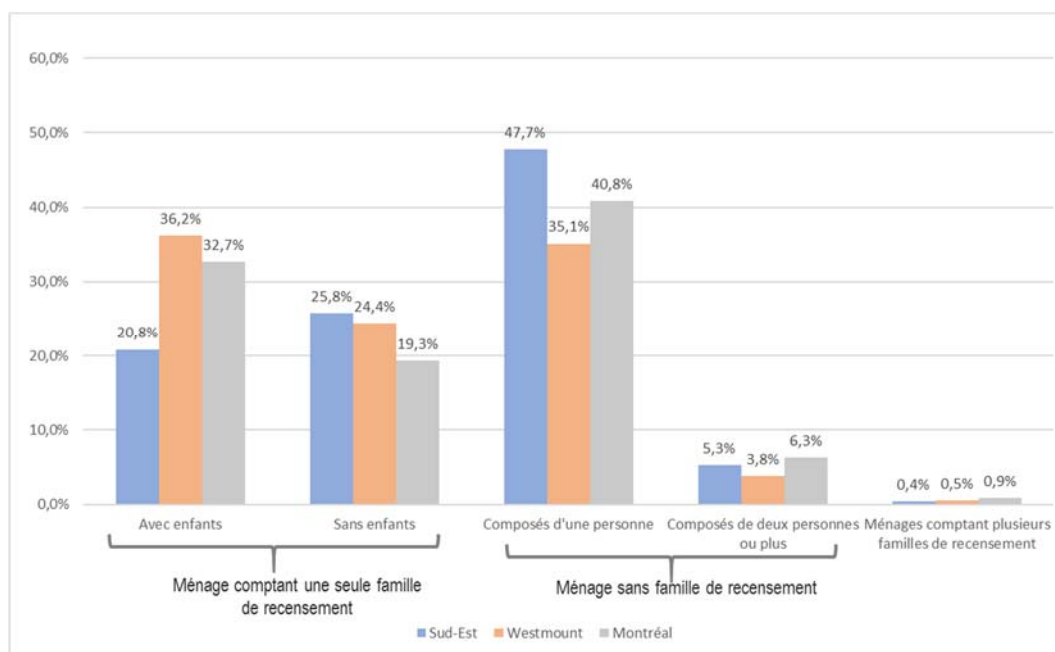
Graphique 3 - Composition des ménages



Parallèlement, à Westmount, la majorité des ménages sont composés de membres d'une même famille (60,6%) tandis que la proportion est plus faible à Montréal (52,1%) et dans le Sud-Est (46,6%) (graphique 4). Ainsi, on remarque que, sur les trois territoires, une plus grande proportion des ménages westmountais ont des enfants alors qu'ils représentent 36,2% du total des ménages de la Ville. Le graphique illustre également que le Sud-Est est majoritairement constitué de ménages sans famille de recensement (53,4%) alors que la proportion est plus faible dans les autres territoires.

Dans un autre ordre d'idée, de l'ensemble des ménages de Westmount, un peu plus de la moitié (52,6%) sont propriétaires, une proportion qui est largement plus élevée que dans le Sud-Est (35,1%)¹⁰ et à Montréal (36,7%) (tableau 5).

Graphique 4 - Types de ménages



En outre, à Westmount et dans le Sud-Est, la situation économique des locataires semble plus difficile qu'à Montréal puisque près d'un ménage locataire sur deux consacre 30% ou plus de leur revenu aux frais de logement, tandis que la proportion est environ un sur trois à Montréal. Cela peut probablement s'expliquer par le fait que les frais mensuels de logement moyen pour les logements locatifs sont deux fois plus élevés dans le Sud-Est et à Westmount qu'à Montréal.

Tableau 5 - Situation des ménages en matière de logement

	Sud-Est	Westmount	Montréal
Nombre de ménages	2 675	8 685	779 795
Propriétaires (%)	35,1%	52,6 %	36,7 %
Locataires (%)	65,1%	47,4 %	63,3%
Consacrant 30% ou plus de leur revenu aux frais de logement (%)	50,3 %	48,2 %	36,5 %
Frais mensuels moyens des logements locatifs (\$)	1660 \$	1 550 \$	835 \$

Sources : Recensement 2016

¹⁰ Dans le Sud-Est, il semble y avoir une forte polarisation quant à la situation des ménages en matière de logements. En effet, malgré le taux bas de propriétaires, le secteur au sud du boulevard Dorchester présente quant à lui un taux de propriétaires de 52%.

1.3.3.4 Revenus

Sur le plan des revenus, la population de la ville de Westmount se démarque de celle de la ville de Montréal par son revenu largement supérieur. En effet, alors qu'il existe déjà de grands écarts entre le revenu médian et moyen des particuliers de Westmount et de Montréal, ces écarts s'accroissent davantage au niveau des ménages (tableau 6). Dans les deux catégories, le Sud-Est est entre les deux, tirant un peu plus vers la tendance westmountaise au niveau des particuliers et vers la tendance montréalaise au niveau des ménages. Néanmoins les revenus des particuliers comme des ménages sont supérieurs dans le Sud-Est qu'à Montréal.

Tableau 6 - Revenus moyens et médians en 2015

	Sud-Est	Westmount	Montréal
Particuliers			
Revenu moyen (\$)	106 264 \$	162 473 \$	44 701 \$
Revenu médian (\$)	44 285 \$	50 053 \$	30 656 \$
Ménages			
Revenu moyen (\$)	167 067 \$	295 099 \$	69 047 \$
Revenu médian (\$)	63 478 \$	100 153 \$	50 227 \$

Sources : Recensement 2016

Lorsqu'on s'attarde à la proportion des particuliers et des ménages par tranche de revenu les mêmes constats sont d'autant plus frappants. En effet, comme le présente le tableau 7, plus d'un Westmountais sur quatre et un particulier habitant le Sud-Est sur cinq ont amassé un revenu de 100 000\$ et plus, alors que seulement un Montréalais sur dix a fait de même. De plus, la proportion des résidents de Westmount et du Sud-Est ayant amassé un revenu de 150 000\$ et plus en 2015 pointe à 18% et 14,2% contre seulement 1,9% des résidents de Montréal.

Tableau 7 - Revenu de la population âgée de 15 ans et plus en 2015

	Sud-Est		Westmount		Montréal	
	Total	%	Total	%	Total	%
Total des individus	4410	100%	16755	100%	1397900	100%
Moins de 10 000 \$	615	13,9%	2415	14,4%	211945	15,2%
10 000 \$ à 19 999 \$	640	14,5%	1895	11,3%	276675	19,8%
20 000 \$ à 29 999 \$	425	9,6%	1440	8,6%	213200	15,3%
30 000 \$ à 39 999 \$	330	7,5%	1110	6,6%	168005	12,0%
40 000 \$ à 49 999 \$	280	6,3%	1070	6,4%	135770	9,7%
50 000 \$ à 59 999 \$	260	5,9%	905	5,4%	94615	6,8%
60 000 \$ à 69 999 \$	235	5,3%	745	4,4%	65325	4,7%
70 000 \$ à 79 999 \$	190	4,3%	690	4,1%	49145	3,5%
80 000 \$ à 89 999 \$	160	3,6%	620	3,7%	33880	2,4%
90 000 \$ à 99 999 \$	130	2,9%	445	2,7%	22685	1,6%
100 000 \$ à 149 999 \$	360	8,2%	1470	8,8%	46530	3,3%
150 000 \$ et plus	625	14,2%	3075	18,4%	25910	1,9%
Ayant un revenu total	4250	96,4%	15880	94,8%	1343690	96,1%
Sans revenu total	160	3,6%	875	5,2%	54215	3,9%

Sources : Recensement 2016

De manière encore plus éloquent, alors que 49,9% des ménages westmountais et 38,7% des ménages du Sud-Est ont déclaré un revenu de 100 000\$ et plus en 2015, seulement 18,8% des ménages montréalais ont fait de même (tableau 8). Plus encore, 30,5% des ménages de Westmount ont gagné un revenu de 200 000\$ et plus contre seulement 3,6% des ménages de Montréal. Ils sont 19,5% des ménages du Sud-Est à avoir fait de même.

Tableau 8 - Revenu des ménages en 2015

	Sud-Est		Westmount		Montréal	
	Total	%	Total	%	Total	%
Total des ménages	2660	-	8685	-	779800	-
Moins de 5 000 \$	120	4,5%	290	3,3%	22980	2,9%
5 000 \$ à 9 999 \$	45	1,7%	120	1,4%	20945	2,7%
10 000 \$ à 14 999 \$	90	3,4%	210	2,4%	36535	4,7%
15 000 \$ à 19 999 \$	125	4,7%	315	3,6%	50620	6,5%
20 000 \$ à 24 999 \$	130	4,9%	310	3,6%	46735	6,0%
25 000 \$ à 29 999 \$	105	3,9%	235	2,7%	41760	5,4%
30 000 \$ à 34 999 \$	95	3,6%	240	2,8%	42575	5,5%
35 000 \$ à 39 999 \$	95	3,6%	245	2,8%	43795	5,6%
40 000 \$ à 44 999 \$	90	3,4%	250	2,9%	42770	5,5%
45 000 \$ à 49 999 \$	100	3,8%	220	2,5%	39400	5,1%
50 000 \$ à 59 999 \$	145	5,5%	450	5,2%	71115	9,1%
60 000 \$ à 69 999 \$	150	5,6%	430	5,0%	57495	7,4%
70 000 \$ à 79 999 \$	115	4,3%	385	4,4%	47510	6,1%
80 000 \$ à 89 999 \$	125	4,7%	340	3,9%	38325	4,9%
90 000 \$ à 99 999 \$	100	3,8%	295	3,4%	30990	4,0%
100 000 \$ à 124 999 \$	180	6,8%	560	6,4%	53650	6,9%
125 000 \$ à 149 999 \$	155	5,8%	490	5,6%	32505	4,2%
150 000 \$ à 199 999 \$	175	6,6%	645	7,4%	31690	4,1%
200 000 \$ et plus	520	19,5%	2650	30,5%	28410	3,6%

Sources : Recensement 2016

Malgré que les revenus des particuliers de Westmount en 2015 sont plutôt élevés, on remarque qu'il existe une polarisation importante des revenus des Westmountais et des particuliers du Sud-Est (tableau 7). Cette polarisation du revenu des particuliers ne se constate pas au niveau du ménage (tableau 8). Bien que la concentration des revenus des ménages soit majoritairement dans les tranches les plus élevées (100 000\$ et plus), les tranches plus faibles se partagent plutôt équitablement le reste des ménages.

Une hypothèse pouvant expliquer ce phénomène serait qu'une partie des particuliers ayant déclaré des revenus faibles (20 000\$ et moins) en 2015 soient en ménage avec des particuliers ayant déclaré des revenus élevés (100 000\$ et plus).

Malgré cela, notons qu'à Westmount, un ménage sur six a déclaré moins de 20 000\$ de revenu en 2015 tandis que dans le Sud-Est un ménage sur cinq a fait de même. Ainsi, 12,9% de la population des ménages privés de Westmount vit sous le seuil du faible revenu après impôt. Ce taux s'élève à 18,2% dans le Sud-Est.

1.3.3.5 Niveau de scolarité

Alors que 6,2 % des Westmountais âgés de 15 ans et plus ne possèdent aucun diplôme d'études, 60,6% de ceux-ci possèdent un diplôme universitaire de niveau baccalauréat ou supérieur (tableau 9). Bien que moins élevés, les taux de diplomation de niveau baccalauréat ou supérieur sont également très respectables dans le Sud-Est (53,1% pour la population âgée de 15 ans et plus) alors que la proportion de la population ne possédant aucun diplôme est faible (5,9%)

Ces chiffres tendent à changer de façon significative lors qu'on ne considère que la population âgée entre 25 et 64 ans puisque seulement 1,5% des Westmountais et des habitants du Sud-Est ne possèdent aucun diplôme alors que 74,3% des citoyens de Westmount et 68,5% de ceux du Sud-Est possèdent un diplôme universitaire de niveau baccalauréat ou supérieur.

À titre comparatif, 17,8% des Montréalais âgés de 15 ans et plus ne possèdent pas de diplômes alors que 31,3% de ceux-ci possèdent un diplôme universitaire égal ou supérieur au niveau baccalauréat. Ce pourcentage s'accroît à 39% pour la population entre 25 et 64 ans.

Tableau 9 - Scolarité de la population

	Sud-Est	Westmount	Montréal
Âgée de 15 ans et plus	4 480	16 755	1 397 885
Aucun diplôme (%)	5,9 %	6,2 %	17,8 %
Diplôme de niveau bac. ou supérieur(%)	53,1%	60,6 %	31,3 %
Âgée entre 25 ans et 64 ans	2 015	9 225	951 195
Aucun diplôme (%)	1,5 %	1,5 %	7,7 %
Diplôme de niveau bac. ou supérieur(%)	68,5 %	74,3 %	39 %

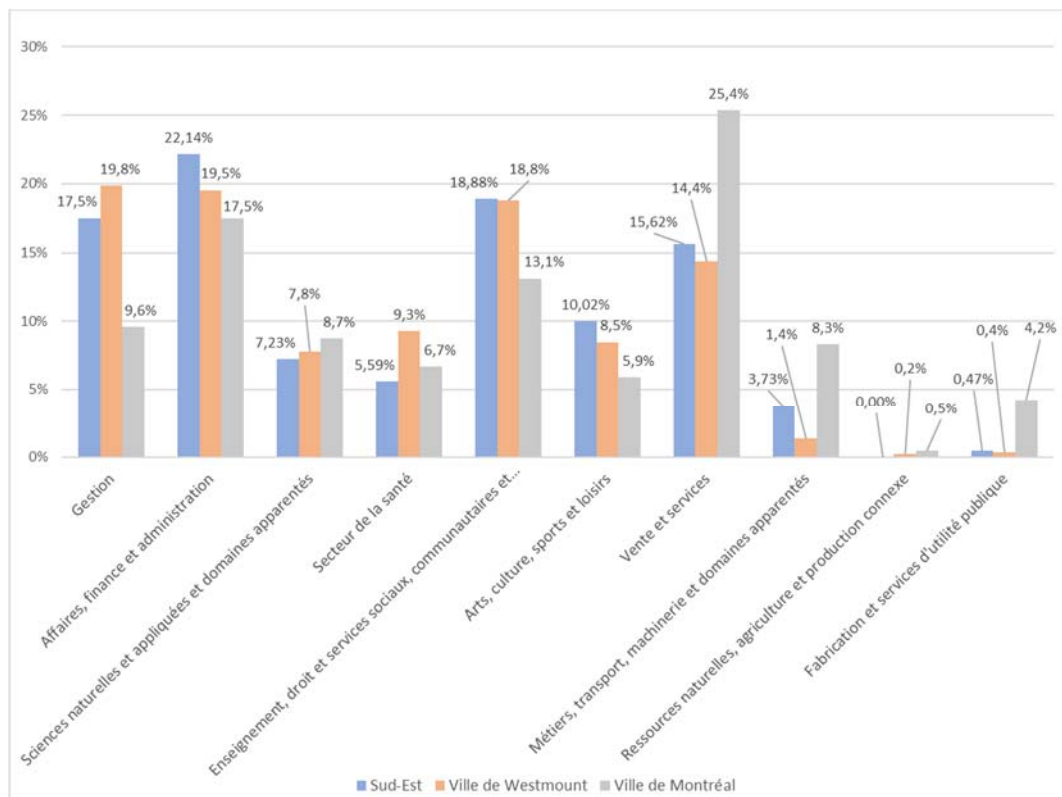
Sources : Recensement 2016

1.3.3.6 Travail

Comme le présente le graphique 5, les principaux domaines d'emplois des Westmountais sont les emplois du domaine de la gestion, des affaires, de la finance et de l'administration et de l'enseignement, du droit et des services sociaux, communautaires et gouvernementaux; une tendance qui se remarque également dans le Sud-Est.

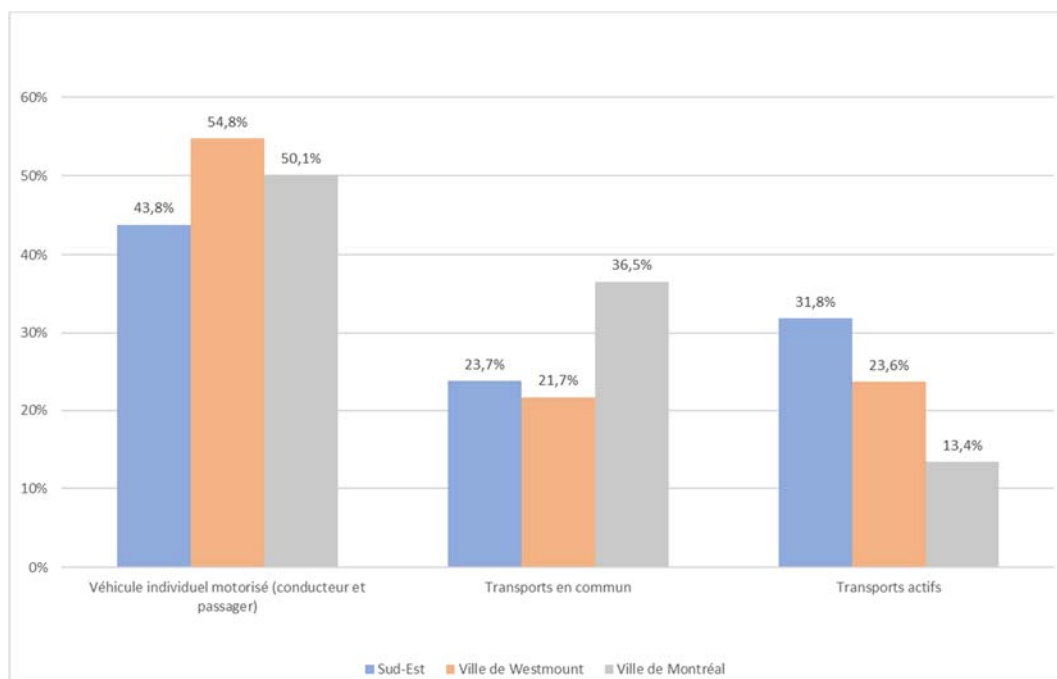
Or, en comparant la répartition des emplois du secteur Sud-Est et de la ville de Westmount avec celle de la ville de Montréal, on remarque notamment que le pourcentage des emplois du domaine de la gestion, et de l'enseignement, du droit et des services sociaux, communautaires et gouvernementaux sont nettement plus élevés à Westmount et dans le Sud-Est, tandis que ceux des domaines des ventes et services; et des métiers, transports, machineries et domaines apparentés sont nettement plus faibles (graphique 5).

Graphique 5 - Répartition des emplois par catégories



Dans un autre ordre d'idées, les Westmountais travaillent en grande majorité (93,7%) sur le territoire de l'île de Montréal (graphique 6). Or, malgré cela, la majorité de ceux-ci (54,8%) utilisent un véhicule motorisé pour se déplacer alors que seulement 21,7% utilisent le transport en commun. La tendance semble néanmoins différente pour les citoyens du Sud-Est. En effet, alors que 94,2% des travailleurs habitant dans le Sud-Est travaillent sur l'île de Montréal, seulement 43,8% de ceux-ci se déplacent en voiture. Cela signifie donc que les habitants du Sud-Est sont en proportion moins nombreux à utiliser une voiture pour se rendre au travail que leurs concitoyens westmountais, mais aussi que leurs voisins montréalais (50,1% des Montréalais se déplacent en voiture). La portion des travailleurs habitants le Sud-Est prenant les transports en commun (23,7%) est par contre plutôt similaire à celle de Westmount (21,6%), des pourcentages nettement inférieurs à Montréal (36,5%). Notons finalement que les habitants du Sud-Est sont, en proportion, plus nombreux à pratiquer les transports actifs pour se rendre au travail (31,8%) que le reste de leurs concitoyens westmountais (23,6%). Eux-mêmes sont d'ailleurs plus nombreux à utiliser ce mode de transport que les Montréalais (13,4%). Cela pourrait entre autres s'expliquer par le caractère central du Sud-Est et de Westmount dans l'agglomération.

Graphique 6 - Modes de transport pour les déplacements domicile-travail



Faits saillants :

- Westmount apparaît plutôt comme le parent pauvre des quartiers centraux de l'agglomération de Montréal en matière de densité de population.
- Les îlots entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine présentent les plus fortes densités de population de la ville et du secteur Sud-Est avec des densités de 100 personnes et plus à l'hectare (10 000 pers / km²).
- La population du secteur Sud-Est est vieillissante¹¹, scolarisée et constituée de peu de minorités visibles. Une polarisation des revenus est par contre observable chez les particuliers du secteur.
- Les ménages du secteur Sud-Est sont généralement de petite taille (deux personnes ou moins) et possèdent des revenus convenables, mais nettement moins élevés que leurs concitoyens. De plus, ceux-ci sont principalement locataires alors que la majorité des ménages de Westmount sont propriétaires.
- Alors que dans le secteur Sud-Est, les frais mensuels de logement locatif moyen sont deux fois plus élevés qu'à Montréal, un ménage locataire du Sud-Est sur deux consacre 30% de son revenu ou plus à ses frais de logements.

¹¹ Une population vieillissante est généralement gage d'un potentiel important de renouvellement de la population dans un avenir rapproché. En effet, nous pouvons espérer voir une augmentation des jeunes familles venant habiter la Ville en raison du départ des citoyens plus âgés vers d'autres types de logements (condo, résidence pour personnes âgées, etc.)

1.4 OPINION PUBLIQUE SUR LE SECTEUR SUD-EST

Dans le cadre des efforts de planification du Sud-Est, un processus de consultation publique a été mis sur pied en 2016 afin de recueillir l'avis de la communauté locale quant aux objectifs de réaménagement du secteur. Subséquemment, une revue de l'opinion publique véhiculée dans la presse écrite a été faite par la Société AGIL pour l'année 2017. Le tableau ci-bas présente les résultats de ces exercices.

Tableau 10 - Résumé de l'opinion publique

Étapes	Faits saillants
<p>Processus de participation publique</p>	<p>Atelier de travail avec les citoyens (16 janvier 2016) Forces du secteur identifiées par les citoyens :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité de vie • Caractère du lieu • Présence de verdure • Accessibilité des services, des commerces, du transport en commun et des axes routiers <p>Faiblesses du secteur identifiées par les citoyens :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuisances reliées à la circulation automobile <ul style="list-style-type: none"> ○ Sécurité des piétons (difficulté de traverser le boulevard Dorchester) ○ Bruit • Environnement visuel peu attrayant au nord du boulevard Dorchester (présence de terrains de stationnement et vues sur la façade arrière des bâtiments de la rue Sainte-Catherine) • Dévitalisation commerciale de la rue Sainte-Catherine • Problèmes liés à l'itinérance <p>Idées d'aménagement qui en sont ressorties :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bonifier l'offre en espaces verts et en couvert végétal • Rendre le secteur plus propice au transport actif • Ralentir la circulation automobile • Améliorer l'aménagement du domaine public dans le respect du caractère du secteur <p>Sujets restés en suspens :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Retrait de la médiane sur le boulevard Dorchester • Type de développement permis sur les stationnements au nord du boulevard Dorchester <p>Consultation publique (14 juin 2016) Le parti d'aménagement qui est ressorti de cette consultation publique est de redonner au boulevard Dorchester son échelle locale en assurant la création d'un milieu de vie de qualité, sécuritaire et où la végétation abonde.</p> <p>Quatre éléments principaux ont été énoncés afin de détailler ce parti d'aménagement. Ceux-ci sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reconfigurer le boulevard Dorchester en procédant à la réduction de la largeur de la chaussée et de la médiane au profit de l'élargissement des trottoirs. • Renforcer les liaisons nord-sud sur le territoire par l'ajout de traverses piétonnières et de lien cyclables, la formalisation des passages déjà existants et en renforçant le lien de l'avenue Gladstone. • Développer les lots vacants sur le côté nord du boulevard Dorchester en permettant la construction de résidences de hauteur similaire à celles sur le côté sud et en permettant la construction de bâtiments plus élevés sur la rue Tupper afin de faire une transition avec les hauteurs de la rue Sainte-Catherine. • Encourager l'insertion d'éléments de design durable.
<p>Revue de presse <i>Westmount Independent</i></p>	<p>Lettres ouvertes parues entre juillet 2016 et décembre 2017 Les lettres écrites par les citoyens de Westmount et parues dans le <i>Westmount Independent</i> présentaient une variété d'opinions. Nous avons tenté de regrouper ceux-ci par catégorie :</p>

	<ul style="list-style-type: none">• Les espaces verts et la végétation<ul style="list-style-type: none">○ Certains citoyens craignent que le réaménagement du boulevard Dorchester engendre une perte de végétation dans le secteur○ Certains citoyens demandent d'augmenter l'offre en espace vert par l'aménagement de parcs sur les terrains au nord de Dorchester• Les caractéristiques des nouvelles constructions<ul style="list-style-type: none">○ Certains citoyens soulèvent la nécessité qu'une harmonisation architecturale des nouveaux bâtiments avec l'existant soit assurée.○ Certains citoyens soulèvent la nécessité que les densités des nouveaux bâtiments soient en cohésion avec le milieu d'insertion.• Sécurité des cyclistes et des piétons<ul style="list-style-type: none">○ Certains citoyens déplorent la configuration actuelle (médiane et courbe) du boulevard Dorchester qu'ils trouvent dangereux pour les cyclistes et les piétons.○ Certains citoyens demandent l'insertion d'un aménagement cyclable sur le boulevard Dorchester.• Impacts sur les résidents du secteur : certains citoyens craignent les impacts des interventions futures sur leur qualité de vie durant les travaux et potentiellement après.• L'échelle de l'exercice de planification : certains citoyens considèrent que le territoire d'intervention n'est pas suffisamment large.• La nécessité de définir les aspects durables du projet
--	--

Sources: Hill + Knowlton – Southeast Project Participatory Process.

LE CADRE DE PLANIFICATION

La Société AGIL ne peut émettre ses recommandations sur le site qu'à partir d'un regard sur les caractéristiques propres à celui-ci. Comme il l'a été mentionné dès l'introduction de ce document, un exercice de planification détaillée ne peut se faire sans une considération particulière pour les documents de planification au niveau de la région métropolitaine et de l'agglomération. Pour nous, ces documents sont les pierres d'assises de toute réflexion qui se veut cohérente et légitime en matière d'aménagement urbain dans la région métropolitaine de Montréal. La présente section aborde ainsi le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (PMAD) et le Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal (SAD) auxquels le territoire de la ville de Westmount ainsi que le secteur Sud-Est sont assujettis¹². Le Programme particulier d'urbanisme du Quartier des Grands Jardins (arrondissement de Ville-Marie), un secteur limitrophe au Sud-Est, est également abordé ci-après.

1.5 PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le PMAD est un document signé par 82 municipalités de la région métropolitaine de Montréal, dont Westmount, visant à donner « des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain » (p.5). C'est sur une toile de fond teintée du paradigme du développement durable et du réchauffement climatique que le PMAD identifie trois orientations principales.

Ces orientations sont de créer :

- Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables
- Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transports performants et structurants
- Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Les trois orientations concernent en partie le secteur du Sud-Est de Westmount.

1.5.1 Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

La croissance¹³ et le vieillissement¹⁴ importants de la population dans la région métropolitaine de Montréal, les changements significatifs au niveau des ménages¹⁵ en plus de la création de quelques 150 000 emplois supplémentaires d'ici 2031, commandent une utilisation plus rationnelle et optimale de l'espace. Ainsi le PMAD propose un type d'urbanisation caractérisée par une plus grande densité d'utilisation du sol afin d'aménager des milieux de vie qui seront durables.

C'est dans cette lignée que le principal objectif du PMAD en matière d'aménagement est :

« d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant, le point d'accès étant généralement défini comme une station ou un arrêt » (CMM, 2012, p.80).

Desservi directement par la station de métro Atwater et à distance de marche raisonnable de la station Lionel-Groulx, le secteur Sud-Est est donc spécifiquement interpellé par cet objectif alors qu'il fait partie intégrante

¹² À noter que ces documents ne sont pas abordés dans leur intégralité, mais que seulement les orientations applicables et pertinentes pour le contexte du Sud-Est sont abordées.

¹³ En effet, l'ISQ prévoit que la région métropolitaine de Montréal connaîtra une croissance démographique de 530 000 personnes d'ici 2031 et que, de cette augmentation, l'agglomération de Montréal devrait absorber environ 175 000 individus (CMM, 2012, p.58).

¹⁴ En raison de l'entrée des baby-boomers à l'âge de la retraite plusieurs experts suggèrent que le Québec connaîtra une hausse importante du nombre de ménages cherchant à habiter dans des formules d'habitation plus dense (CMM, 2012, p.94)

¹⁵ On prévoit en effet l'éclatement des noyaux familiaux ainsi qu'une diminution du nombre de jeunes ménages (CMM, 2012, p.50)

de l'aire TOD identifiée par le PMAD pour ces stations (voir annexe 5). Considérant sa situation géographique, le seuil minimal de densité¹⁶ prescrit par le PMAD pour le secteur est de 150 logements par hectare (CMM, 2012, Annexe 2, p.212).

Pour compléter l'identification des aires TOD à devenir, le PMAD énonce également des critères d'aménagement pour ceux-ci. Parmi ces critères nous pouvons notamment mentionner la nécessité de :

- « Moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités — patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services — (densité des usages adaptée au milieu);
- Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (mixité des fonctions);
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (soutien d'une mixité sociale);
- Faciliter l'accès à l'infrastructure du transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs (réseau de rues et accessibilité);
- Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort (réseau de rues et accessibilité);
- Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons (implantation bâtie et architecture diversifiée);
- Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (aménagement durable). » (CMM, 2012, p.90)

Finalement, afin d'optimiser le développement urbain, le PMAD invite les agglomérations et MRC de la CMM à consolider le tissu urbain existant. Il suggère ainsi aux agglomérations et MRC de concentrer leurs efforts sur le développement des terrains vacants ou à redévelopper, particulièrement ceux qui sont à proximité des noyaux urbains existants. De plus, il sollicite fortement les agglomérations et MRC à se préoccuper en particulier du redéveloppement des artères commerciales, des quartiers anciens et des centres urbains. La CMM souhaite ainsi optimiser l'utilisation de l'espace dans ses territoires centraux (CMM, 2012, p.105).

1.5.2 Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transports performants et structurants

La montée des préoccupations concernant le développement durable, la lutte aux changements climatiques, mais également la saturation du réseau de transport routier métropolitain et l'accroissement démographique prévu commande la diminution de la part modale de l'automobile individuelle au profit des transports collectifs

¹⁶ « La densité résidentielle minimale est une densité brute moyenne du nombre de logements à l'hectare. Elle correspond à une densité moyenne applicable à l'ensemble des terrains vacants et à redévelopper, entre 2011-2031, et destinés à des fins résidentielles ou mixtes dans l'aire d'urbanisation et de densification aux points d'accès de manière à permettre une modulation de celle-ci au sein de l'aire d'urbanisation. » (CMM, 2012, p.86)

et actifs afin d'optimiser le réseau de transport et de soutenir la mobilité croissante des marchandises et des personnes tout en consolidant l'urbanisation.

Dans l'intention de poursuivre une planification intégrée de l'aménagement et du transport, cette orientation est ainsi intrinsèquement liée à la première et implique directement les municipalités. Leur rôle est notamment capital en matière d'aménagement du domaine public afin d'encourager le transport actif et afin de faciliter l'accès aux transports collectifs. En ce sens, le PMAD souhaite :

« Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine » (CMM, 2012, p.166)

Le PMAD invite ainsi les municipalités à repenser le partage des emprises publiques en faveur des transports collectifs pour assurer une continuité et une meilleure connectivité entre les secteurs résidentiels, commerciaux et les pôles d'emplois, et en facilitant l'accessibilité aux stations de transports en commun (CMM, 2012, p.166).

1.5.3 Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Malgré un appel à la densification et à une utilisation plus optimale de l'espace au nom d'un développement qui se voudrait plus durable, le PMAD reconnaît également l'apport et l'importance de la qualité des environnements naturel et bâti pour les milieux de vie. En effet, le PMAD stipule que la consolidation de l'urbanisation doit se faire en respectant et en mettant en valeur le patrimoine naturel et bâti de la région métropolitaine et les paysages qui les singularisent (CMM, 2012, p.170). Ainsi, le PMAD souhaite entre autres « Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain » (CMM, 2012, 194) dont l'une des zones identifiées est celle de Westmount-Notre-Dame-de-Grace. La CMM incite les agglomérations et MRC à identifier les éléments significatifs de ces ensembles et d'en assurer la protection (CMM, 2012, p.195)

1.6 SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

En concordance avec le PMAD, le SAD traduit, à sa manière, les grandes orientations du premier à l'échelle de l'agglomération de Montréal qui rassemble, grosso modo, les villes et municipalités comprises sur le territoire de l'île de Montréal et des îles voisines (Dorval, Bizard, Sainte-Hélène, Notre-Dame, des Sœurs, aux Chèvres). L'agglomération compte ainsi 16 villes et municipalités dont fait partie la ville de Westmount.

Dans son objectif de planification, le SAD propose une vision stratégique composée de trois grandes orientations (p.18) qui sont de :

- « Favoriser un cadre de vie de qualité »
- « Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole »
- « Mettre en valeur les territoires d'intérêts »

Celles-ci sont appuyées par un concept d'organisation spatiale qui prescrit les grandes affectations et la densité d'occupation du territoire de l'agglomération tout en identifiant les terrains à développer au sein de celle-ci (annexe 5). D'entrée de jeu il doit être mentionné que les terrains situés sur l'îlot Tupper font partie des terrains identifiés à cet effet.

Bien que les trois orientations énumérées ci-haut touchent de près ou de loin la ville de Westmount et son secteur du Sud-Est, la principale s'avère néanmoins la première d'entre elles.

1.6.1 Favoriser un cadre de vie de qualité

C'est dans l'optique d'accentuer et de préserver la qualité des cadres de vie que le SAD prend le parti pour des milieux de vie compacts et diversifiés où il existe une proximité entre les résidences, les services et les lieux d'emplois et où l'architecture et l'aménagement de l'espace public sont de qualité. L'objectif est entre autres de minimiser les déplacements et de prioriser l'utilisation des transports collectifs et actifs, tout en permettant de répondre aux besoins de la population de tous âges (Ville de Montréal, 2016, p.18).

Or, cette orientation passe entre autres par :

- une offre résidentielle diversifiée au niveau des types de logements et de leur coût, notamment en stimulant une offre résidentielle abordable et équilibrée (Ville de Montréal, 2016, p.33),
- la préservation, la consolidation et la diversification de l'activité commerciale et des rues commerçantes traditionnelles (Ville de Montréal, 2016, p.42-43),
- la promotion d'un aménagement qui respecte les spécificités locales, notamment en favorisant l'intensification et la diversification des activités à proximité des stations de transport en commun, la conception de quartiers qui réduisent la dépendance à l'automobile et encourage les déplacements actifs (Ville de Montréal, 2016, p.45-46),
- La réduction des impacts engendrés par les changements climatiques, notamment en augmentant le verdissement du territoire et à 25% l'indice de canopée (Ville de Montréal, 2016, p.51).

1.6.2 Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

Dans l'optique de soutenir le dynamisme de son territoire, le SAD prend le parti de supporter la vitalité, le dynamisme et l'accessibilité de ses pôles économiques, particulièrement celui du centre de la métropole en consolidant sa vocation multifonctionnelle (sans négliger la fonction résidentielle) (Ville de Montréal, 2016, p.54)¹⁷. Pour ce faire, le SAD propose entre autres d'améliorer l'offre en transports collectifs et actifs ainsi que leur complémentarité dans l'objectif que 55% des déplacements en pointe du matin soient faits par l'entremise de ces modes d'ici 2021 (SAD, p.66).

1.6.3 Mettre en valeur les territoires d'intérêts

Dans l'optique de valoriser ses territoires d'intérêts, ses paysages et son patrimoine naturel et bâti, le SAD entend mettre en place une vision intégrée de ces composantes (Ville de Montréal, 2016, p.18). Pour ce faire, le SAD souhaite entre autres assurer la protection et la valorisation des secteurs de valeur patrimoniale en fonction de leurs caractéristiques, notamment en demandant aux villes d'adapter leur réglementation à cet effet (Ville de Montréal, 2016, p.75).

1.6.4 Les grandes affectations du sol et la densité d'occupation

En continuité de la vision portée par le SAD pour le développement futur de l'agglomération, les grandes affectations du sol et la densité d'occupation traduisent de manière normative les intentions de celui-ci.

En matière de grandes affectations, le territoire du Sud-Est est situé en zone à dominante résidentielle, mais à proximité de celle du centre-ville d'agglomération (annexe 5). Or, le tableau suivant¹⁸ présente la gamme d'usages autorisés dans ces deux types d'affectations.

¹⁷ Mentionnons d'ailleurs que le SAD situe le secteur Sud-Est au sein du pôle économique du centre de la métropole et en très proche périphérie du centre-ville.

¹⁸ Il s'agit d'une réplique du tableau 2 de la section 3.1 du SAD (p.106) intitulé « Les huit grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal ».

Tableau 11 - Définition des grandes affectations du territoire

Grandes affectations du territoire	Composantes autorisées
<p>Dominante résidentielle</p> <p>Aire à dominante résidentielle couvrant la majeure partie du territoire de l'agglomération montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation • Commerce • Bureau • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du schéma.</p>
<p>Centre-ville d'agglomération</p> <p>Aire mixte qui regroupe les grandes fonctions métropolitaines d'affaires et de finances, de services aux entreprises, de commerces, de culture et de récréotourisme, d'enseignement supérieur, de recherche, de savoir et de santé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation • Commerce • Bureau • Industrie légère • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel <p>Le plan d'urbanisme pourra préciser les zones pouvant accueillir des implantations industrielles autres que légères dans le secteur du Havre.</p>

Sources : PMAD p.106

Au niveau de la densité d'occupation, le SAD vise entre autres à « consolider la compacité urbaine du territoire central de l'agglomération » dans l'optique de favoriser la croissance de la fonction résidentielle à proximité des stations du métro (Ville de Montréal, 2016, p.134 & 139). Partant des aires TOD et des densités générales prescrites au PMAD, le SAD prescrit des densités d'occupations pour l'ensemble de son territoire qui ont été, une première fois, modulées et adaptées à la réalité du territoire¹⁹ (annexe 5). Ainsi, à la différence du PMAD, le SAD prescrit une densité d'occupation résidentielle minimum moyenne de 150 logements par hectare brut pour une majeure partie du secteur Sud-Est, mais une densité de 110 logements à l'hectare brut pour la partie au sud du boulevard Dorchester et à l'ouest de l'avenue Greene.

Toujours dans la continuité du PMAD, le SAD identifie différents éléments pour guider les efforts des municipalités dans la planification des secteurs TOD. En effet, ces exercices de planification qui seront traduits à l'intérieur de plans d'urbanisme ou de programmes particuliers d'urbanisme devront travailler sur :

- « Les interfaces des points d'accès au transport en commun
- La densité des usages adaptée au milieu
- La mixité des fonctions
- Le soutien d'une mixité sociale
- Le réseau de rues et l'accessibilité
- La gestion de l'offre en stationnement
- Le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu
- L'implantation du bâti et architecture diversifiée
- L'aménagement durable et l'environnement. » (Ville de Montréal, 2016, p.141)

¹⁹ Une modulation supplémentaire doit se faire subséquemment au niveau des plans d'urbanisme de chacune des municipalités.

1.7 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES ZONES ADJACENTES : PPU DU QUARTIER DES GRANDS JARDINS

Afin de bien cerner le contexte d'intervention, il nous apparaît intéressant de brosser rapidement le portrait des secteurs limitrophes au Sud-Est de Westmount. Cependant, puisque la situation urbaine de la ville de Westmount, qui borde le secteur au nord, à l'ouest et au sud a déjà été discutée précédemment, il importe surtout de discuter de la zone limitrophe à l'est du secteur, soit le Quartier des Grands-Jardins de l'arrondissement de Ville-Marie pour lequel un programme particulier d'urbanisme a été élaboré.

Malgré que ce dernier n'ait légalement aucun impact sur le réaménagement du secteur Sud-Est, il nous apparaît nécessaire, afin d'assurer une certaine cohésion urbaine, de faire le survol des orientations concernant le secteur du square Cabot puisque celui-ci est directement adjacent au Sud-Est. Ainsi, dans son PPU, l'arrondissement de Ville-Marie identifie le secteur du square Cabot comme un lieu stratégique et symbolique à l'échelle du Centre-ville. C'est pour cette raison qu'il prévoit notamment :

- « entreprendre des interventions majeures sur la trame urbaine afin de créer un lieu distinctif, susceptible d'attirer d'importants investissements immobiliers. » (Ville de Montréal, 2011, p.44)
- « la création d'un réseau cohérent de parcours verts conviviaux et sécuritaires [...] [et] dans la continuité de la coulée verte partant du mont Royal, [...] vise à consolider le parcours vert que forment l'avenue Atwater et les espaces verts au sud du square Cabot » (Ville de Montréal, 2011, p.44)
- « créer un cadre bâti exemplaire qui bénéficiera du cachet patrimonial des immeubles existants [...] [et] préconise l'intensification de l'usage résidentiel et une augmentation de la densité autour du square. » (Ville de Montréal, 2011, p.45)
- « [que] le square Cabot [deviennent] un pivot de relance de la rue Sainte-Catherine Ouest. [...] [par] la construction d'immeubles à vocation mixte donnant sur le square [...] » (Ville de Montréal, 2011, p.45)
- « [le renforcement de] la relation entre les grands centres commerciaux Place Alexis-Nihon et Forum Pepsi et le square [...] par une plus grande ouverture des commerces au rez-de-chaussée et un traitement architectural des façades. » (Ville de Montréal, 2011, p.45)
- « une diminution radicale des surfaces pavées grâce à l'agrandissement du square, au réaménagement proposé des voies de circulation, à l'augmentation des plantations et au verdissement des terrains de l'Hôpital de Montréal pour enfants à la suite de la requalification du site. » (Ville de Montréal, 2011, p.45)

Faits saillants :

- Le PMAD et le SAD prennent, à leur manière, le parti de développer des milieux de vie durable et de qualité se matérialisant par l'aménagement de quartier de type TOD caractérisés principalement par la promotion de la densification générale du territoire ainsi que de la mixité fonctionnelle et sociale.
- Le PMAD et le SAD valorisent la consolidation de l'urbanisation des territoires centraux de la métropole par le redéveloppement prioritaire des terrains vacants ou sous utilisés.
- Le PMAD et le SAD souhaitent, par l'aménagement, valoriser l'utilisation des transports actifs et collectifs aux dépens des transports individuels motorisés.
- Le PMAD et le SAD souhaitent protéger et valoriser le patrimoine naturel et architectural en préconisant la sensibilité d'insertion des nouvelles constructions.

- Le PPU des Grands Jardins identifie le secteur du square Cabot comme opportunité de relancer l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine Ouest

ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

À la lumière de l'ensemble des informations présenté dans les sections précédentes, une analyse des objectifs généraux d'aménagement énoncés dans le Plan d'urbanisme de la ville de Westmount pour le réaménagement du secteur Sud-Est peut être faite par la Société AGIL. Ainsi, en partant de ces objectifs, de son analyse du territoire et des éléments mis de l'avant dans le PMAD et le SAD, la Société AGIL souhaite bonifier et spécifier les objectifs d'aménagement du secteur dans l'optique de consolider leur portée en les arrimant plus spécifiquement au contexte d'intervention. Après avoir proposé une reformulation de certains objectifs d'aménagement et suggéré l'ajout de certains autres, cette section introduit différentes propositions préliminaires d'interventions à mettre en place sur le territoire afin d'atteindre ces objectifs. Elle traite par la suite du potentiel de développement immobilier du secteur.

1.8 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

D'entrée de jeu, la Société AGIL souhaite spécifier qu'elle appuie les objectifs énoncés par la Ville dans la mesure où elle croit que ceux-ci s'inscrivent dans l'esprit du PMAD et du SAD et traitent de plusieurs des enjeux principaux du secteur auxquels un exercice de planification doit répondre. AGIL croit également que certains objectifs nécessitent d'être spécifiés et que d'autres objectifs peuvent être ajoutés afin de bonifier la vision d'aménagement pour le secteur.

1.8.1 Analyse constructive des objectifs identifiés au Plan d'urbanisme

Le tableau suivant présente l'analyse et les recommandations de la Société AGIL à l'égard des objectifs énoncés dans le Plan d'urbanisme. Il identifie également lesquelles des interventions présentées plus bas permettent de concrétiser ces objectifs.

Objectif no. 1	Consolider la trame urbaine entre le secteur résidentiel situé au sud du boulevard Dorchester et la rue Saint-Catherine.
<p><u>Analyse :</u></p> <p>Comme l'a démontré l'analyse de la situation actuelle du secteur, la quantité et la faible qualité des liens viaires unissant le nord et le sud du Sud-Est est l'une des lacunes du secteur. En effet, seule l'avenue Greene opère le lien entre ces deux portions de territoire alors que les autres rues viennent se terminer sur le boulevard Dorchester, au sud, et sur la rue Sainte-Catherine, au nord, créant une discontinuité dans la trame urbaine. En dehors de l'avenue Greene, seule l'avenue Gladstone fait le lien entre le boulevard Dorchester et la rue Sainte-Catherine, cette avenue reste cependant circonscrite entre les deux artères.</p> <p>Sur le boulevard Dorchester, le terre-plein participe d'autant plus à ce problème de discontinuité alors qu'il favorise essentiellement les déplacements est-ouest pour tous les modes de transports. La courbe située à son extrémité ouest déforme également la trame urbaine en venant couper complètement l'avenue Bruce. Notons également que peu de traverses piétonnières permettent de franchir celui-ci. En considérant l'ensemble de ces constats, il semble exister un réel besoin de consolider la trame urbaine afin de mieux relier le nord et le sud du territoire.</p>	

Recommandations :

La Société AGIL appuie cet objectif dans la mesure où sa matérialisation devrait se faire en tenant particulièrement compte des besoins et des exigences pour favoriser les transports actifs (objectif 5).

AGIL est d'avis qu'une réflexion sérieuse sur le réaménagement du boulevard Dorchester devrait être entreprise par la ville de Westmount puisque, dans sa configuration actuelle, celui-ci s'avère être l'une des principales entraves à la perméabilité du secteur. Dans cet ordre d'idée, les questions du terre-plein et de sa liaison avec la rue Sainte-Catherine à son extrémité ouest devraient être au cœur de cette réflexion en considérant notamment le réaménagement complet de la courbe afin d'assurer un aménagement plus cohérent au niveau de la trame urbaine et ne visant pas qu'essentiellement la fluidité automobile.

Finalement, la Société AGIL est également d'avis qu'une valorisation de l'avenue Gladstone pourrait être envisagée par la Ville pour améliorer la connectivité nord-sud en transport actif. La valorisation de la portion de la rue Greene située entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard Dorchester devrait aussi être considérée par la Ville.

Interventions relatives : 1 – 2 – 3 – 7

Objectif no. 2	Favoriser la réalisation de projets résidentiels dans les aires de stationnement situées au nord du boulevard Dorchester des deux côtés de l'avenue Gladstone
-----------------------	--

Analyse :

Comme l'a présenté la situation actuelle du secteur, les terrains situés sur le flanc nord du boulevard Dorchester sont présentement utilisés à des fins de stationnement. Créant une discontinuité dans le tissu urbain, ceux-ci représentent les seuls potentiels de développement du secteur en plus d'être identifiés à la fois au PMAD et au SAD comme des lots dont le redéveloppement est prioritaire pour consolider l'urbanisation. Situés dans l'aire d'influence de la station de métro Atwater, la réalisation de projets résidentiels sur ces terrains s'inscrit ainsi dans le désir du PMAD de concentrer le développement à proximité des accès du transport en commun tout en consolidant le tissu urbain existant.

La perspective de développer ces terrains s'avère également louable en matière de densité. En effet, ils permettraient d'accentuer la densité tant en matière de logements à l'hectare que de personnes au kilomètre carré, deux domaines dans lesquels Westmount et le secteur Sud-Est se retrouvent en fin de peloton parmi les quartiers centraux de l'agglomération.

Recommandations :

La Société AGIL appuie cet objectif. Cependant, elle souhaite proposer une modification à celui de manière à l'inscrire un peu plus dans l'esprit du PMAD. Ainsi, AGIL propose la reformulation suivante :

« Favoriser la réalisation de projets résidentiels dans les aires de stationnement situées au nord du boulevard Dorchester des deux côtés de l'avenue Gladstone afin de consolider la densité du secteur à proximité de la station de métro Atwater. »

Le développement de ces terrains devrait se faire en tout respect de ce que prescrivent le PMAD et le SAD en matière de densité moyenne de logements à l'hectare des nouveaux développements dans le secteur (150 log / ha), mais tout en respectant l'esprit de l'objectif 4. De plus, dans l'optique de favoriser l'établissement d'une mixité sociale sur le long terme, mais également de permettre une rétention dans le secteur des ménages possédant des revenus plus faibles, la Société AGIL recommande à la ville de Westmount de soutenir l'intégration d'une offre diversifiée de typologie d'unités d'habitations dans les projets de redéveloppement de ces terrains. Finalement, AGIL souhaite souligner que le redéveloppement des terrains en bordure du boulevard pourrait grandement bénéficier d'une réduction de l'emprise surdimensionnée des rues avoisinantes. Le présent objectif doit ainsi être envisagé de pair avec l'objectif 5.

Interventions relatives : Se référer à la section 5.2.2

Objectif no. 3	Cibler des zones de développement mixte dans le secteur Sud-Est en fonction du respect des caractéristiques formelles et fonctionnelles des zones limitrophes
----------------	---

Analyse :

Constituant l'un des piliers du concept TOD, la mixité fonctionnelle est à la fois prescrite par le PMAD et le SAD dans l'optique d'améliorer le cadre de vie des quartiers de l'agglomération. En effet, il est depuis longtemps reconnu que la mixité des fonctions peut-être très bénéfique pour un quartier en encourageant par exemple la consommation locale, les déplacements actifs ou en transport collectif, l'animation et la sécurisation du domaine public et l'émergence d'une vie de quartier. Dans cet ordre d'idée, l'identification des zones à développement mixte apparaît donc comme une idée tout à fait louable pour bonifier le secteur Sud-Est.

En plus de permettre une amélioration des cadres de vies, la mixité fonctionnelle est également présentée dans le SAD comme l'une des caractéristiques à consolider afin de soutenir le dynamisme du centre de la métropole. Le PPU des Grands-Jardins identifie d'ailleurs la construction d'immeubles à vocations mixte comme l'un des fers de lance pour la relance de la rue Sainte-Catherine Ouest et, plus généralement, du secteur du square Cabot. Or, puisque le Sud-Est est l'extension directe du centre-ville de Montréal et limitrophe au secteur du square Cabot, la consolidation de la mixité fonctionnelle dans le secteur est d'autant plus souhaitable afin d'assurer une meilleure cohésion de l'espace urbain.

Recommandations :

La Société AGIL appuie cet objectif. Considérant la réalité du secteur, il va de soi que les zones à proximité de la rue Sainte-Catherine et de l'avenue Greene sont les points de départ sur lesquels la ville de Westmount devrait s'appuyer pour réfléchir sur la localisation des futurs secteurs à vocation

mixte. En effet, AGIL est d'avis que la mixité fonctionnelle dans ces secteurs pourrait notamment permettre l'atteinte de l'objectif 7 tout en favorisant, de manière plus générale, une vie de quartier dynamique et pérenne.

AGIL croit que la ville de Westmount devrait également réfléchir à la possibilité d'intégrer sur le territoire une certaine mixité d'activités sur les rues Tupper et Gladstone, à l'occasion des projets de redéveloppement sur ces voies.

Interventions relatives : Se référer à la section 5.2.2

Objectif no. 4	Favoriser une intégration graduelle et harmonieuse des nouvelles constructions (hauteur, gabarit) dans le secteur Sud-Est dans le respect du contexte urbain existant

Analyse :

Tel qu'il a été exposé précédemment, le secteur du Sud-Est possède un certain potentiel de redéveloppement. Or, le secteur présente également des hauteurs et des gabarits de construction très différents dans la portion nord et la portion sud. Comme l'énoncent le PMAD et le SAD, il est donc important d'assurer une intégration judicieuse des constructions à venir à leur contexte d'insertion.

Recommandations :

La Société AGIL appuie cet objectif. Plus encore, elle est d'avis que le redéveloppement des terrains susmentionnés, dans le respect du présent objectif, est une opportunité majeure pour la Ville de Westmount afin d'assurer une transition harmonieuse entre le contexte urbain au nord de la rue Sainte-Catherine et au sud du boulevard Dorchester par le biais d'une gradation judicieuse des hauteurs des bâtiments à construire. Cela permettrait ainsi de consolider la cohésion du tissu urbain du secteur.

Interventions relatives : Se référer à la section 5.2.2.

Objectif no. 5	Assurer un meilleur partage de l'espace public entre les piétons, les cyclistes et les véhicules routiers

Analyse :

Comme l'a démontré l'analyse de la situation actuelle du secteur, une part importante de la population du Sud-Est se déplace quotidiennement en transport actif sur le territoire afin de se rendre au travail (et aux points de desserte du transport en commun pour ensuite se rendre au travail) ou d'effectuer leurs emplettes. Cependant, il apparaît évident que le domaine public du secteur est aménagé selon une logique favorisant d'abord les transports routiers.

En effet, à l'exception de la rue Greene récemment réaménagée, la majorité des rues du secteur présente des voiries surdimensionnées entraînant une disproportion importante entre l'espace attribué aux différents modes. Notons principalement la configuration à caractère autoroutier du boulevard

Dorchester qui favorise, avant tout, le transit motorisé en raison de la surlargeur de ses voies et de la courbe, digne d'une bretelle d'accès autoroutière, par laquelle le boulevard rejoint la rue Sainte-Catherine.

Recommandations :

Dans le respect des objectifs du PMAD et du SAD en matière de qualité des milieux de vie, d'accessibilité et de promotion des transports durables, la Société AGIL appuie cet objectif. Elle est d'avis que repenser la configuration de certaines voies de circulation permettrait de sécuriser et d'agrémenter les déplacements en transports actifs sur le territoire. Cela pourrait permettre de consolider et même de bonifier la part de ces types de déplacements dans le quotidien des résidents du secteur.

Plus encore, la Société AGIL est d'avis que le réaménagement du domaine public devrait être considéré par la Ville comme une priorité pour le secteur parce que l'aménagement d'un domaine public de qualité entraîne souvent des effets positifs sur le développement du domaine privé en matière d'investissements immobiliers.

Interventions relatives : 1 – 2 – 5 – 7

Objectif no. 6	Intégrer des initiatives d'aménagement durable pour une meilleure gestion des eaux de ruissellement et une réduction des îlots de chaleur
----------------	---

Analyse :

Comme il l'a été soulevé dans l'état de la situation présentée précédemment, le secteur Sud-Est est un territoire très minéralisé favorisant ainsi la présence d'îlots de chaleur et une faible absorption naturelle des eaux de pluie. Dans le respect des orientations du PMAD et du SAD, l'intégration d'initiatives d'aménagements durables afin d'améliorer ces situations est souhaitable.

Recommandations :

Bien que la Société AGIL appuie cet objectif, elle souhaite néanmoins recommander d'élargir la finalité de celui-ci afin qu'il dépasse ses aspirations actuelles. En effet, comme le fait le PMAD, les initiatives d'aménagement durable souhaitées dans le secteur Sud-Est devraient avoir une portée plus globale. Ainsi ces initiatives pourraient également aspirer à réduire l'empreinte environnementale des nouveaux bâtiments en visant notamment des constructions à haute efficacité énergétique.

Le verdissement du secteur devrait également être souhaité dans le cadre de cet objectif et intégré à la fois aux nouveaux projets de développement sur les terrains de stationnement à redévelopper tout comme dans les différentes réflexions sur le réaménagement du domaine public. Considérant que la plupart des arbres de la Ville vont atteindre la fin de leur durée de vie utile dans les mêmes décennies, cela permettrait un renouvellement progressif et stratégique de la canopée de Westmount.

Interventions relatives : 4 – 6 et se référer à la section 5.2.2.

Objectif no. 7	Consolider le caractère commercial de la rue Sainte-Catherine Ouest
<p><u>Analyse :</u></p> <p>Tel que soulevé précédemment, l'activité commerciale sur certaines portions de la rue Sainte-Catherine semble en déclin en raison d'une offre de commerces et de bâtiments (pour accueillir ces premiers) de qualité variable. Ceux-ci ont sans doute un impact sur la vitalité commerciale de l'artère la rendant peu accueillante à la fois pour les acheteurs que pour les commerçants souhaitant y faire affaires. Soulevons également que la faible portion du domaine public accordée au piéton ne favorise pas non plus la fréquentation de la rue.</p> <p>Parallèlement, rappelons que, selon l'étude d'Artère, l'avenue Greene est également en difficulté, non pas en raison de la qualité générale de son domaine public et de ses bâtiments, mais principalement en raison de la mixité de son offre commerciale qui est déséquilibrée et peu diversifiée.</p> <p>Or, il semble exister un réel besoin d'intervention afin de consolider l'activité commerciale du secteur. Cela s'inscrit d'ailleurs dans les préoccupations du PMAD qui sollicite ses partenaires à se préoccuper, entre autres, du redéveloppement des artères commerciales.</p> <p><u>Recommandations :</u></p> <p>Bien que la Société AGIL appuie l'idée de consolider l'activité commerciale dans le secteur, elle recommande d'entrée de jeu de modifier la portée de cet objectif afin d'y inclure le secteur commercial de l'avenue Greene. En ce sens, AGIL propose que l'objectif soit formulé ainsi :</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>« Consolider le caractère commercial de la rue Sainte-Catherine Ouest et de l'avenue Greene ».</i></p> <p>Pour AGIL, la consolidation des caractères commerciaux de ces deux artères réside en partie dans un meilleur encadrement des activités commerciales qu'on y retrouve, pour en optimiser l'offre, mais également dans la mise sur pied de programmes divers visant à soutenir ces caractères²⁰.</p> <p>Plus encore, il existe une nécessité, pour la rue Sainte-Catherine, de réfléchir sur les possibilités de réaménagement à la fois du domaine public que du domaine privé de l'artère. Ainsi, le réaménagement du domaine public devrait être effectué en continuité des recommandations de l'objectif 5 et en gardant à l'esprit que certaines sections de la rue présentent peu d'attrait pour le piéton (côté nord en Atwater et Greene et côté sud entre Greene et Clark). De plus, des moyens pour favoriser le redéveloppement des terrains face au complexe Alexis-Nihon, dont les bâtiments sont désuets, devraient notamment être envisagés par la Ville en tenant compte des recommandations faites aux objectifs 2, 3, 4 et 6. La possibilité d'introduire des servitudes de passages pour le public afin de relier les rues Sainte-Catherine et Tupper permettant ainsi de perméabiliser cet îlot devrait être fortement considérée. La Ville pourrait notamment entreprendre différentes négociations avec les promoteurs futurs à cet effet.</p> <p><u>Interventions relatives :</u> 5 – 6 et se référer à la section 5.2.2.</p>	

²⁰ Dans son rapport du 22 juin 2017, la firme Artère propose plusieurs recommandations qui pourraient être entreprises par la Ville de Westmount.

1.8.2 Objectifs additionnels proposés par la Société AGIL

Le tableau suivant propose et justifie l'ajout de certains objectifs à ceux du plan d'urbanisme. Comme dans la section précédente, il identifie lesquelles des interventions présentées plus bas permettent de concrétiser ceux-ci.

Objectif no. 8	Améliorer l'offre en espace vert en favorisant l'accès et en améliorant la qualité de ceux déjà existants.
<p><u>Analyse :</u> Comme l'a relevé l'analyse de la situation actuelle du territoire, il existe peu d'espaces verts publics dans le Sud-Est de Westmount. En effet, en tenant compte de l'offre en espaces verts publics sur le territoire et dans sa proche périphérie, la proportion de m² d'espaces verts par habitant n'est que de 4,2, un chiffre bien faible comparativement à la proportion de 10m² par habitant recommandée par l'OMS.</p> <p><u>Recommandations :</u> Considérant le peu de terrains encore vacant dans le Sud-Est et que ceux-ci devraient être voués à la densification du territoire, AGIL est d'avis que l'offre du secteur en espaces verts pourrait être bonifiée en favorisant d'abord l'accès aux espaces verts déjà existant. Cela pourrait se faire à la fois en assurant une meilleure accessibilité à ceux-ci via les transports actifs, mais également en tentant de démocratiser l'accès aux terrains institutionnel privé du Collège Dawson de manière à augmenter la quantité d'espaces verts accessibles.</p> <p>La Ville de Westmount pourrait également réfléchir à la possibilité d'améliorer la qualité de certains espaces verts existants notamment ceux situés de part et d'autre de l'intersection de la rue Sainte-Catherine et du boulevard Dorchester. Ceux-ci semblent plutôt être des espaces verts aménagés sur des terrains résiduels issus des travaux d'élargissement du boulevard Dorchester que des espaces verts dont l'emplacement a été planifié.</p> <p>En outre, cet objectif ne signifie pas qu'aucun espace vert supplémentaire ne doit être aménagé dans le secteur. Cependant, il est important que cela n'entrave pas la réalisation des autres objectifs d'aménagement particulièrement ceux relatifs à l'objectif 2. Le parti de maximiser la végétalisation des terrains à développer serait une alternative convenable en la matière.</p> <p><u>Interventions relatives :</u> 2 – 9 et se référer à la section 5.2.2.</p>	
Objectif no. 9	Mettre en valeur le patrimoine de toutes sortes (victorien comme moderne)
<p><u>Analyse :</u> Comme il a été soulevé dans l'état de la situation actuelle, le secteur Sud-Est de Westmount possède un patrimoine bâti à la fois ancien et moderne. Or tous deux témoignent de l'histoire et de l'évolution de la Ville et font partie de l'héritage collectif à conserver et à valoriser.</p>	

Recommandations :

Selon la Société AGIL, il est essentiel de conserver et de valoriser le patrimoine bâti de valeur et de tous courants architecturaux, qui exprime l'origine, la spécificité et l'évolution de Westmount. Par la proposition de cet objectif, la Société AGIL ne souhaite pas encourager le statu quo en matière de développement du secteur. Au contraire, elle est d'avis que la valorisation des éléments patrimoniaux doit se faire par le biais d'un aménagement du domaine public réfléchi, mais également, par la construction de nouveaux bâtiments dont l'architecture contemporaine s'intègre aux bâtiments patrimoniaux du secteur. Selon AGIL, il est primordial d'éviter le mimétisme puisqu'une telle architecture contribuerait plutôt à banaliser le style architectural des bâtiments à mettre en valeur.

Finalement, il est important de comprendre que tout bâtiment ancien n'est pas exceptionnel et qu'une sélection des éléments possédant objectivement une réelle valeur patrimoniale doit être faite afin de concrétiser cet objectif.

Interventions relatives : 2 – 7 et se référer à la section 5.2.2.

1.9 LE PROJET D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

Afin de réaliser ces objectifs, nous aimerions ici offrir différentes propositions d'interventions pour le secteur du Sud-Est. À noter qu'il s'agit de propositions préliminaires préparées par la firme Daoust Lestage qui mériteraient des réflexions plus approfondies notamment en matière de faisabilité technique et financière. La section présente d'abord les interventions possibles sur le domaine public que la ville de Westmount peut entamer puisque le vieillissement des infrastructures actuelles le justifie, puis traite des interventions souhaitées sur le domaine privé qui nécessitent la mobilisation d'outils de planification et de réglementation.

1.9.1 Les interventions possibles

1.9.1.1 *Le boulevard Dorchester*

Intervention 1 : Reconfiguration de l'emprise du boulevard

Considérant que la surlargeur de la chaussée et du terre-plein du boulevard Dorchester:

- participe à la scission de la trame urbaine dans le secteur;
- favorise principalement le transport routier de transit au détriment des transports actifs (et par extension des transports collectifs).

Considérant également que la végétation sise sur le terre-plein est de piètre qualité, la ville de Westmount devrait éliminer complètement le terre-plein sur le boulevard Dorchester ainsi que réduire ses voies de circulation à une largeur de 3,5m afin de bonifier l'espace alloué aux piétons.

À titre indicatif, un aménagement à l'image de la coupe ci-bas pourrait être envisagé (figure 13). Cette intervention contribuerait à redonner au boulevard une échelle plus humaine digne d'un quartier central en favorisant un meilleur équilibre des proportions de l'emprise entre le transport motorisé et actif. Plus encore, tel qu'il est expliqué à l'intervention 4, cette configuration du boulevard permettrait d'accentuer la canopée publique sur celui-ci (voir l'intervention pour plus de détails). Ainsi, nous croyons qu'une telle reconfiguration

du boulevard s'inscrit dans le parti d'aménagement élaboré à l'issue de la consultation publique du 14 juin 2016 (voir section 3.2).

Dans un autre ordre d'idée, l'option d'aménager une piste cyclable sur le boulevard Dorchester a été exclue de l'intervention proposée pour plusieurs raisons. D'abord, l'intégration d'un tel aménagement soulève des enjeux importants en regard de la capacité d'en assurer la continuité et la connectivité. Considérant l'emplacement du boulevard par rapport au réseau cyclable existant, l'implantation d'un aménagement cyclable sur celui-ci serait sans grande utilité sans une collaboration de la ville de Montréal pour aménager d'autres aménagements du même type sur le boulevard René-Lévesque ou encore sur l'avenue Atwater. De plus, l'aménagement d'un tel équipement devrait se faire au détriment de l'agrandissement des terrains développables. Or, cela minerait grandement la possibilité de densifier intelligemment le secteur puisque la profondeur réduite des lots ne permettrait pas la construction de bâtiments dont l'architecture et l'implantation rendent la densité perçue acceptable. Malgré cela, il est à noter que les effets découlant du réaménagement proposé devraient permettre une meilleure cohabitation entre cyclistes et automobilistes sur l'artère.

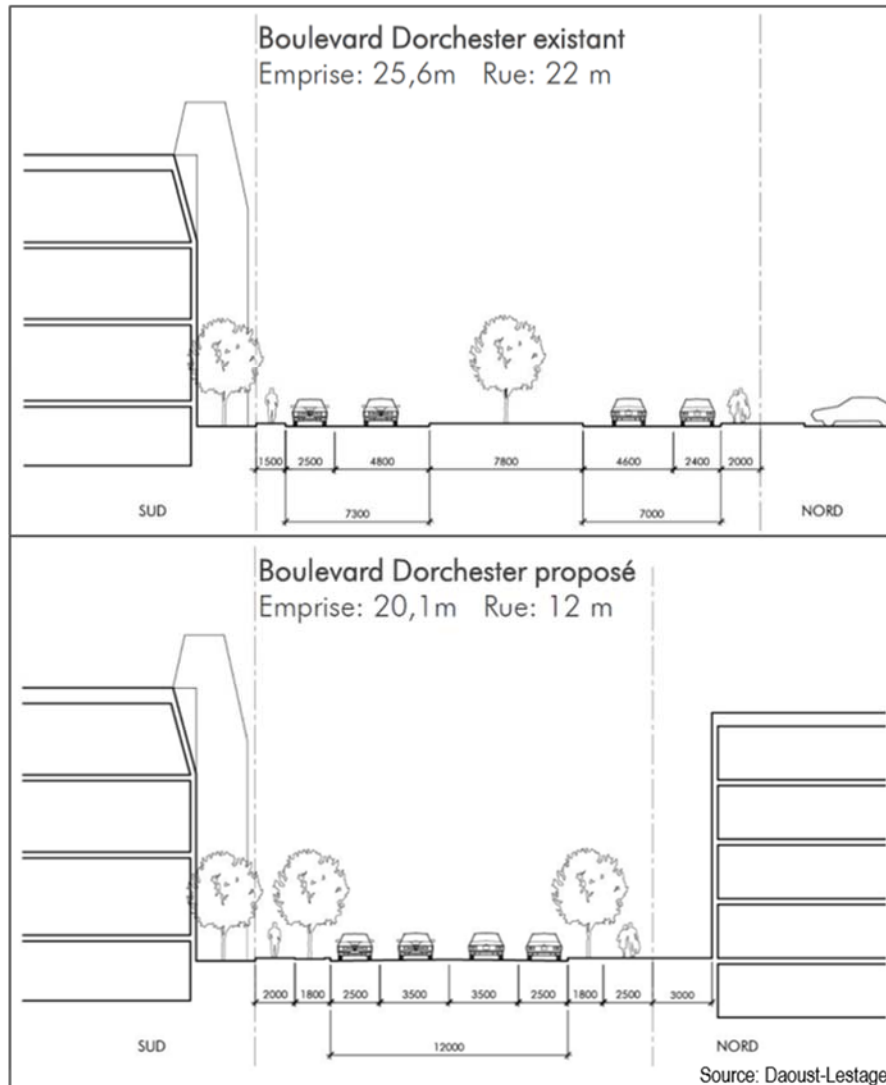


Figure 13 - Coupes du boul. Dorchester existant et proposé

Finalement, afin d'assurer la cohérence et la faisabilité technique des interventions proposées sur le boulevard Dorchester et la rue Sainte-Catherine, nous recommandons que le réaménagement de ces deux artères se fasse de concert, c'est-à-dire au sein du même programme, mais en deux phases différentes.

Avantages de l'intervention :

- Diminution de la vitesse de transit sur le boulevard par le resserrement des voies de circulation
- Amélioration du confort et de la sécurité des piétons (ce qui favoriserait l'utilisation du transport actif) par l'élargissement des trottoirs et leur positionnement en retrait de la chaussée;
- Configuration plus optimale sur le plan de la fluidité de la circulation motorisée en assurant une capacité de chevauchement²¹;
- Perméabilisation nord-sud de la trame urbaine par le retrait de la médiane offrant une meilleure capacité de franchissement de l'artère en transport actif et offrant une liberté de direction en transport motorisé.
- Augmentation du potentiel de verdissement de l'artère par le dédoublement des plantations d'arbres;
- Augmentation du potentiel de développement des terrains en bordure nord du boulevard par le retrait de 4,5m à l'emprise publique;
- Diminution des îlots de chaleur par la réduction des surfaces asphaltées.

Intervention 2 : Reconfiguration de l'extrémité ouest du boulevard en square urbain

Considérant que la courbe par laquelle le boulevard Dorchester rejoint à la rue Sainte-Catherine :

- favorise le transport routier au détriment des autres types de transport;
- est peu adaptée et même dangereuse pour les piétons voulant franchir le boulevard puisqu'elle restreint la portée de leur vision (constat provenant de l'opinion publique);
- est accompagnée d'espaces verts résiduels à ses abords sans caractère urbain;
- déforme la trame urbaine.

La Société AGIL croit qu'il s'agit d'un aménagement inadéquat considérant les objectifs énoncés plus haut. C'est pourquoi la ville de Westmount devrait réaménager cette courbe et l'intersection de ces deux rues. Pour ce faire, la Société AGIL recommande l'aménagement d'un square urbain qui, en plus d'apporter des bénéfices en matière de transport actif et de qualité des espaces verts, rappelle l'importance de cet élément paysager dans le développement des quartiers centraux de l'agglomération tout en s'alliant bien au caractère victorien du secteur au sud.

À titre indicatif, un aménagement à l'image du plan ci-après devrait être envisagé (figure 14). Les recommandations au niveau de l'opération du square en matière de circulation peuvent être consultées dans le rapport de Stantec daté du 31 octobre 2017. Ce rapport recommande d'ailleurs un tel réaménagement pour ses qualités urbanistiques.

²¹ Ce constat est issu d'une étude faite par un ingénieur en circulation (Stantec) spécifiquement pour le réaménagement proposé dans la coupe ci-haute (figure 13) pour le boulevard Dorchester.



Figure 14 - Plan du square proposé superposé à l'existant

Avantages de l'intervention :

- Valorisation et formalisation des espaces verts résiduels à l'intersection du boulevard Dorchester et de la rue Sainte-Catherine.
- Élimination du caractère banlieusard du boulevard Dorchester par le retrait de cet aménagement de type « bretelle d'accès »;
- Configuration plus optimale au plan des déplacements à pied par la sécurisation du secteur;
- Participe à l'ajout de canopée dans le secteur;
- Participe à l'embellissement du domaine public du secteur.
- Participe à la mise en valeur du patrimoine victorien à Westmount.

Intervention 3 : Sécurisation des traverses piétonnières sur le boulevard

En continuité des interventions 1 et 2, l'ajout de traverses piétonnières à certains endroits devrait être envisagé. Les intersections visées pourraient être celles de l'avenue Clandeboye, Greene, Bruce ainsi que les autres intersections aux abords du nouveau square permettant ainsi de franchir le boulevard en toute sécurité à des intervalles de 165m à 190m. Les modalités d'implantation de ces aménagements devraient être étudiées plus en détail par la ville de Westmount.

Avantages de l'intervention :

- Amélioration de la sécurité des piétons lors de leur traversée;
- Amélioration de la liaison nord-sud en transport actif dans le secteur;
- Amélioration de la qualité des déplacements à pied.

Intervention 4 : Augmentation du nombre d'arbres publics

En continuité de l'intervention 1, la ville de Westmount devrait procéder à la plantation d'arbres des deux côtés du boulevard Dorchester. Une telle intervention permettrait de remplacer les arbres situés sur le terre-plein enlevé (dont une bonne partie était en mauvaise santé) et viendrait compléter ceux qui seraient plantés dans le nouveau square. En positionnant un arbre à tous les six mètres, il serait possible de planter environ 153 arbres sur le boulevard. Il s'agirait ainsi d'une augmentation de plus de 500% du nombre d'arbres par rapport à la situation actuelle (30 arbres). Considérant que plusieurs infrastructures souterraines sont situées dans la portion sud du boulevard Dorchester, la faisabilité technique de cette intervention devra être établie durant l'étude de faisabilité du projet. Dans l'éventualité où ces infrastructures devraient être remplacées avant qu'un tel projet ne soit lancé, la ville de Westmount devrait évidemment s'assurer que la nouvelle localisation de ces infrastructures ne porte pas entrave aux possibilités de verdissement de l'artère.

Avantages de l'intervention :

- Diminution de la vitesse de transit en accentuant la perception d'étroitesse du boulevard;
- Amélioration du confort et de la sécurité des piétons (ce qui favoriserait l'utilisation du transport actif) par la création d'une zone tampon entre le trottoir et la chaussée, mais également en rythmant les déplacements à pieds, les rendant ainsi plus intéressants;
- Augmentation de l'intimité des logements malgré la possibilité que les bâtiments futurs soient construits plus près des bâtiments existants en raison du nombre d'arbres plus élevé (barrière visuelle naturelle);
- Diminution des îlots de chaleur par l'augmentation de la canopée;
- Renouvellement stratégique de la canopée en tenant compte de son âge et de ses besoins de remplacement.

1.9.1.2 La rue Sainte-Catherine

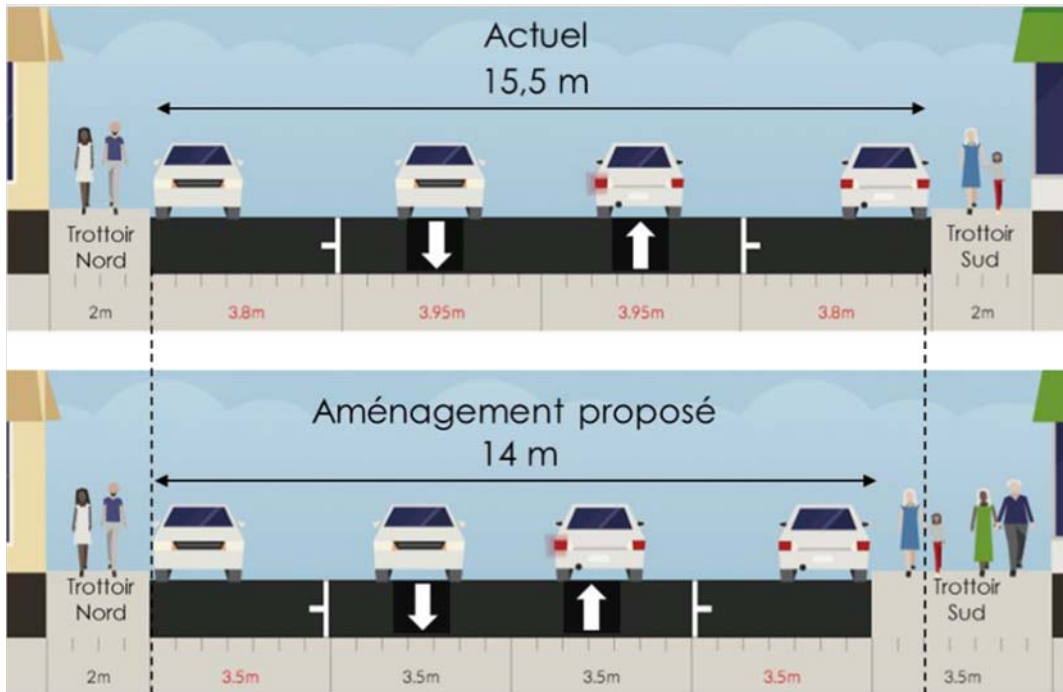
Intervention 5 : Réduction de la chaussée et valorisation des endroits clés

Considérant que :

- la rue Sainte-Catherine possède une chaussée surdimensionnée et peu d'espace dédié aux piétons;
- le côté sud de la rue présente, entre l'avenue Greene et l'avenue Atwater, un meilleur potentiel d'animation que le côté nord puisque qu'il accueille un enchaînement de petits locaux commerciaux sur rue qui entretiennent une certaine relation avec celle-ci;
- le côté nord de la rue, entre l'avenue Greene et l'avenue Clark, présente un meilleur potentiel d'animation que le reste du côté nord pour les mêmes raisons;

la ville de Westmount devrait procéder à la réduction de la chaussée en réutilisant le gain d'espace afin d'élargir le trottoir sud dans la zone située entre l'avenue Atwater et l'avenue Greene et d'élargir le trottoir nord dans le segment situé entre l'avenue Greene et l'avenue Clark.

Secteur entre Atwater et Greene : Ce secteur étant le lieu où l'activité commerciale est la plus dynamique, la ville de Westmount devrait y considérer la réalisation d'interventions importantes c'est-à-dire de maximiser l'ajout d'espace piétonnier en misant sur un aménagement de grande qualité incluant l'ajout de mobilier urbain et de végétation. Ainsi, environs 1,5 mètre d'espace additionnel pourrait être ajouté au trottoir sud. L'intégration de lieux de socialisation à même l'élargissement ponctuel du trottoir à des endroits clés sur l'artère au détriment de quelques cases de stationnement, ou encore l'ajout d'aménagements temporaires comme des « placotoirs » devrait être envisagée. Le réaménagement de ce côté de la rue serait également l'occasion de procéder à la réfection des infrastructures souterraines de l'artère qui se trouve essentiellement sur ce côté. À titre indicatif, la figure 15 pourrait représenter la nouvelle géométrie de ce segment de la rue Sainte-Catherine.



Source : Stantec

Figure 15 - Coupes de la rue Sainte-Catherine existante et proposée



Source : ADUQ

Figure 16 - Terrasse aménagée sur des espaces de stationnement à San Francisco



Figure 17 - Placotoir à Vancouver

Segment entre Greene et Clark : Ce segment étant beaucoup plus calme en ce qui concerne l'activité commerciale devrait bénéficier d'interventions plus modestes. Un élargissement du trottoir nord avec une emphase particulière à proximité des commerces situés près du nouveau square pourrait être envisagé.

Aménagement cyclable : La possibilité d'intégrer un aménagement cyclable sur l'ensemble de la rue Sainte-Catherine pourrait être envisagée par la municipalité. Cependant, les défis en matière de continuité et de connectivité soulevés à l'intervention 1 devraient également être pris en compte pour assurer l'utilité d'un tel aménagement. De plus, afin de ne pas compromettre l'élargissement proposé des trottoirs qui est, selon AGIL, essentiel à la redynamisation de l'artère commerciale, cet aménagement devrait prendre la forme d'une bande cyclable telle que l'illustre la coupe ci-dessous (figure 18).



Source : Stantec

Figure 18 - Aménagement possible de la rue Sainte-Catherine

Finalement, afin d'assurer la cohérence et la faisabilité technique des interventions proposées celles-ci devront être faites de concert avec les interventions sur le boulevard Dorchester, c'est-à-dire au sein du même programme, mais en deux phases différentes.

Avantages de l'intervention :

- Création d'un lien piétonnier de qualité entre le nouveau square, l'entrée du secteur commercial de la rue Grenne, le secteur mixte de la rue Sainte-Catherine, la station de métro Atwater et le square Cabot;
- Amélioration du confort et de la sécurité des piétons;
- Augmentation de l'attrait de l'artère favorisant l'arrivée d'investissements privés et la redynamisation de celle-ci;
- Amélioration de l'animation de l'artère.

Intervention 6 : Verdissement supplémentaire au moment de reconfigurer la rue.

Considérant que la rue Sainte-Catherine Ouest est une artère très minéralisée, il serait intéressant de profiter de la reconfiguration de la rue pour y bonifier le verdissement. Ainsi, en suivant la logique appliquée au boulevard Dorchester (c'est-à-dire un arbre à tous les six mètres), 75 arbres pourraient être plantés sur le côté sud du boulevard à l'occasion des travaux de réaménagement. Il s'agirait d'une augmentation de plus de 415% du nombre d'arbres actuel (18 arbres).

Avantages de l'intervention :

- Diminution de la vitesse de transit en accentuant la perception d'étroitesse de la rue;
- Amélioration du confort et de la sécurité des piétons (ce qui favoriserait l'utilisation du transport actif) par la création d'une zone tampon entre le trottoir et la chaussée, mais également en rythmant les déplacements à pieds les rendant plus intéressants;
- Embellissement de l'artère commerciale favorisant son attractivité pour les marchands et les consommateurs;
- Diminution des îlots de chaleur par l'augmentation de la canopée.

1.9.1.3 L'avenue Gladstone

Intervention 7 : Réduction de la chaussée et redressement de l'avenue

Considérant que l'avenue Gladstone :

- est le seul lien unissant la rue Sainte-Catherine et le boulevard Dorchester à l'exception de l'avenue Grenne;
- possède une chaussée surdimensionnée;

la ville de Westmount devrait envisager de réduire l'emprise de la chaussée afin d'augmenter l'air développable sur les terrains de stationnement adjacents. Plus encore, la Ville pourrait également envisager de revoir la logique de la circulation automobile sur celle-ci afin de possiblement la rendre à sens unique afin de minimiser l'emprise de la chaussée à une voie de circulation de 3,5m et une voie de stationnement de 3,25m. Cela permettrait d'implanter des trottoirs de 1,5m sur chacun des côtés en plus de bonifier chacun des terrains à redévelopper adjacents par environ 1,5m. Finalement, la Ville devrait

considérer de redresser la portion sud de la rue en reconfigurant son intersection avec le boulevard Dorchester. Cela permettrait de mettre en valeur le Westmount Square par la création d'une percée visuelle sur celui-ci.

Avantage de l'intervention :

- Augmentation du potentiel de développement des terrains en bordure nord du boulevard par le retrait total de 3 m à l'emprise publique;
- Mise en valeur du patrimoine moderne;
- Amélioration du confort et de la sécurité des piétons par la réduction de la chaussée.

1.9.1.4 La rue Tupper

Intervention 8 : Réduction de la chaussée

À l'image des autres rues du secteur, la rue Tupper présente une chaussée surdimensionnée (13 m) considérant qu'elle n'accueille qu'une voie de circulation vers l'ouest bordée par deux voies de stationnement. Trois mètres pourraient aisément être retranchés de la chaussée afin d'augmenter la superficie développable des terrains en bordure sud de la rue. Cela permettrait du même coup de mettre à jour les infrastructures souterraines de la rue essentiellement situées sur le côté sud de celle-ci.

Avantage de l'intervention :

- Augmentation du potentiel de développement des terrains en bordure nord du boulevard par le retrait de 4,5m à l'emprise publique;

1.9.1.5 Le boulevard de Maisonneuve

Bien qu'aucune intervention ne soit capitale pour le boulevard de Maisonneuve, la ville de Westmount pourrait tout de même réfléchir à la possibilité de réduire la chaussée de la rue dans l'optique de valoriser le côté nord de celle-ci en lien avec les aménagements situés à l'entrée sud du Collège Dawson. Un effort de verdissement pourrait également être fait aux abords des accès pour les véhicules des complexes Alexis Nihon et Westmount Square afin de minimiser l'impact visuel de ces grandes ouvertures minéralisées. Selon nos discussions avec des représentants de la municipalité, la STM prévoirait procéder en 2019-2020 à la réfection de la membrane située sur le toit de la station de métro Atwater. Ces travaux pourraient s'avérer une opportunité pour modifier la géométrie du boulevard.

1.9.1.6 Jardins du Collège Dawson

Intervention 9 : Favoriser l'accès public aux jardins

Considérant que :

- le secteur Sud-Est et sa proche périphérie possèdent peu d'espaces verts à caractère public (seulement 2,3 hectares pour une moyenne de 4,6 m² d'espaces verts par habitant);
- les jardins du Collège Dawson représentent environ 1,8 hectare d'espaces verts, mais que ceux-ci sont de nature privée.

- certains enjeux d'accès à l'édifice et de sécurité sont bien présents depuis les événements de 2006;

la ville de Westmount devrait explorer les possibilités et les modalités d'établissement d'un partenariat avec le Collège Dawson pour rendre les jardins accessibles à la population.

Avantage de l'intervention

- Augmentation de la superficie d'espaces verts accessible pour les citoyens du secteur.

1.9.2 Le potentiel de développement immobilier

Tel qu'il a été soulevé à quelques reprises dans l'analyse de la situation actuelle du secteur, le Sud-Est possède un potentiel de développement immobilier intéressant. Alors que certains terrains sont utilisés comme aires de stationnement, d'autres présentent des bâtiments désuets qui pourraient être démolis pour que les lots puissent être redéveloppés. Le plan suivant présente l'emplacement de ces terrains (figure 19).



Figure 19 - Carte des terrains à redévelopper

Suite à la présentation de certains principes généraux que la ville de Westmount devrait imposer afin de guider l'ensemble des projets immobiliers à venir sur ce territoire, des précisions sont apportées pour chacun des secteurs présentés sur le plan précédent.

1.9.2.1 Principes généraux

À la lumière des objectifs énoncés pour le secteur à la section 5.1.1., la Société AGIL croit que certains principes généraux devraient guider tous les projets de développement immobilier dans ce secteur.

D'abord, dans le respect des objectifs énoncés dans le PMAD et le SAD, seule la construction de bâtiments multilogements devrait être autorisée afin de garder le cap sur la densification du secteur.

Puis, aux endroits propices, la réglementation devrait encourager l'implantation d'une mixité d'activités qui sont compatibles avec la fonction résidentielle et dont l'intégration est appropriée avec l'environnement d'accueil afin de consolider la mixité fonctionnelle du secteur.

Ensuite, sur le plan architectural, la Société AGIL recommande à la ville de Westmount de ne pas opter pour une signature voulant imiter le style victorien, mais plutôt pour une architecture contemporaine dont le caractère doit être bien réfléchi. En effet, lorsqu'elle est bien conçue, l'architecture contemporaine peut s'agencer facilement aux bâtiments patrimoniaux. Une architecture contemporaine de qualité dont le design et les matériaux sont bien choisis permet même de mettre en valeur le patrimoine architectural alors que le mimétisme, par son caractère factice, voire caricatural, le banalise.

Finalement, il est essentiel que le cadre réglementaire favorise la construction d'une typologie diversifiée de logements permettant de répondre aux besoins de la population qui réside actuellement dans le secteur, mais également afin d'y encourager une certaine mixité sociale. Cela implique donc d'offrir des logements qui correspondent à une diversité de revenus, qui sont de différentes tailles et qui sont adaptables à différents styles de vie. À titre d'exemple, les deux premiers étages des nouvelles constructions du secteur pourraient aisément accueillir des maisonnettes afin d'attirer la venue de nouvelles familles alors que les étages supérieurs pourraient viser un marché constitué de personnes seules ou encore des ménages de plus petite taille.

1.9.2.2 Les terrains de stationnements de la rue Tupper

Considérant que :

- les terrains en question forment le dernier ensemble de lots non construits du secteur;
- ces terrains participent à la scission du tissu urbain entre le nord et le sud du secteur;
- le Sud-Est possède peu d'espaces verts;

la Société AGIL croit qu'il est important de maximiser à la fois le développement résidentiel de ces terrains et l'aménagement d'espaces verts et de couvert végétal supplémentaire. Ainsi, pour les terrains longeant le boulevard Dorchester, la ville de Westmount devrait opter pour une réglementation alliant des pourcentages d'implantation au sol, des hauteurs permises et des coefficients d'utilisation du sol qui favorisent de bons ratios pleins/vides pour ainsi créer un développement dense, mais dont la densité perçue est acceptable. Ce type de développement permettrait d'aménager des cours semi-privées sur ces îlots augmentant les espaces verts, la canopée et la perméabilité nord-sud des îlots tout en assurant une transition harmonieuse entre les hauts immeubles de la rue Sainte-Catherine et les maisons en rangées de 2 à 3 étages sur le boulevard Dorchester. Considérant que la hauteur d'étage de ces maisons est supérieure à une hauteur d'étage conventionnelle, la construction de bâtiments de 4 étages sur rue avec 2 étages supplémentaires en retrait devrait être autorisée en bordure nord du boulevard Dorchester. Ceux-ci devraient présenter un taux d'implantation de 50%. Pour l'ensemble de ces terrains, le stationnement devrait être intégré en souterrain afin de réduire les espaces minéralisés. L'accès des véhicules aux stationnements devrait se faire par la rue Tupper.

Dans l'optique de continuer la transition des hauteurs, le terrain situé en bordure nord de la rue Tupper, devrait pouvoir accueillir une construction de 8 étages. Cependant, puisque ce terrain est relativement petit et puisqu'il est à proximité de bâtiment assez imposant, celui-ci se prête mal à l'aménagement d'un espace vert quelconque. Pour cette raison, le coefficient d'emprise au sol sur ce terrain devrait être plus élevé que sur les

lots en bordure sud de la rue. En cohérence avec les bâtiments sis sur son îlot, le coefficient d'emprise permis sur ce terrain devrait être de 0,75. À l'instar des terrains au sud, le stationnement devrait également être intégré en souterrain sur ce lot.

À la lumière de ce qui précède, la Société AGIL propose à la ville de Westmount de modifier les principaux paramètres de sa réglementation pour les zones en question de la manière suivante :

Tableau 12 - Modifications règlementaires proposées pour les zones R6-24-08 et C11-24-10

	Zone R6-24-08		Zone C11-24-10	
	Existant	Proposé	Existant	Proposé
Lot – Superficie min / max	255 m ² / -	1000 m ² / -	- / -	1000 m ² / -
Hauteur en étage min / max	- / 3	4 / 6 (1)	- / 9	7 / 9
C.E.S min / max	- / 0,65	0,45 / 0,5	- / 0,65	- / 0,75
C.O.S. min / max	- / 2,0	- / 2,75	- / 4 ou 8	- / 6

(1) À partir du 4e niveau, les étages doivent être implantés avec un retrait d'au moins 3m à partir du plan de façade le plus rapproché de la rue.

À titre indicatif, le plan et la coupe suivants (figures 20 et 21) permettent de saisir le type de développement, autant au niveau des gabarits que des implantations, qui devrait être recherché pour ces terrains.



Figure 20 - Plan de développement des îlots Tupper

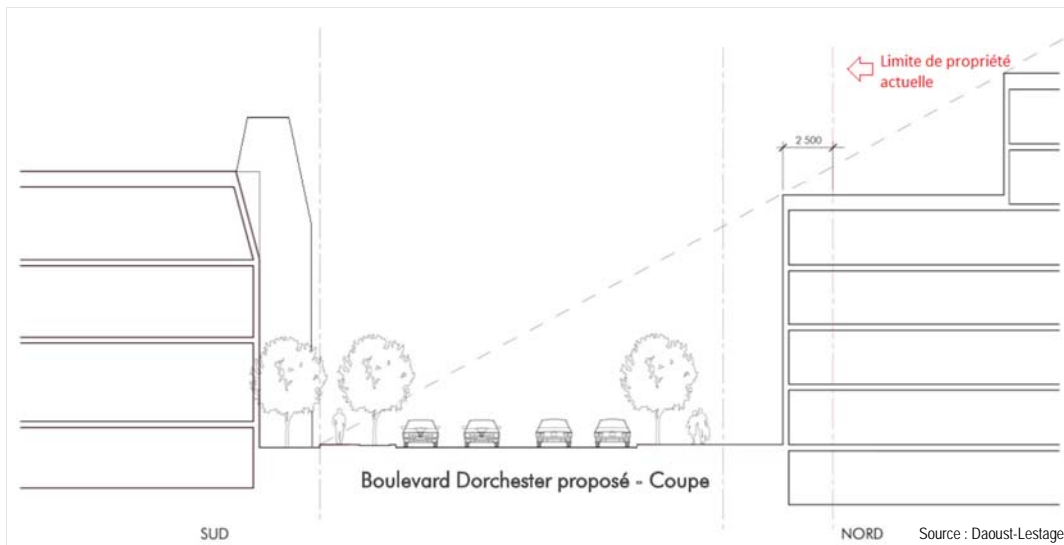


Figure 21 - Coupe type des bâtiments proposés sur le boulevard Dorchester

Le plan et la coupe suivants (figures 22 et 23) permettent de saisir les proportions recherchées des cours semi-privées qui pourraient être intégrées au développement de ces îlots.

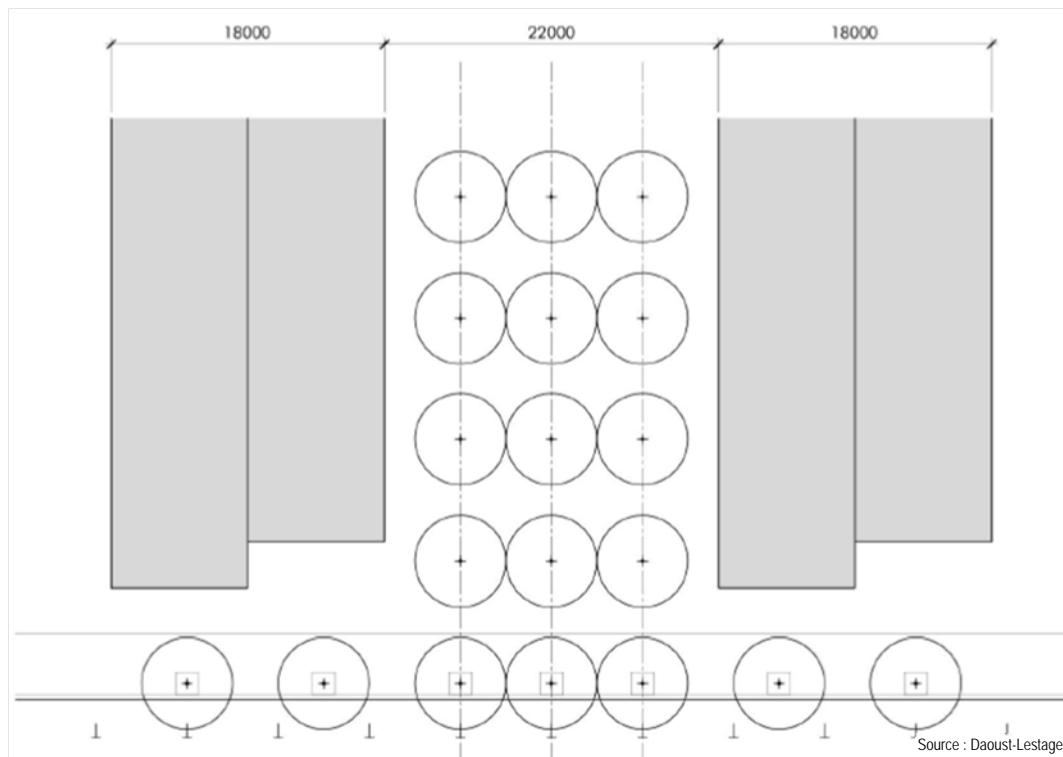


Figure 22 - Plan type des cours semi-privées proposées

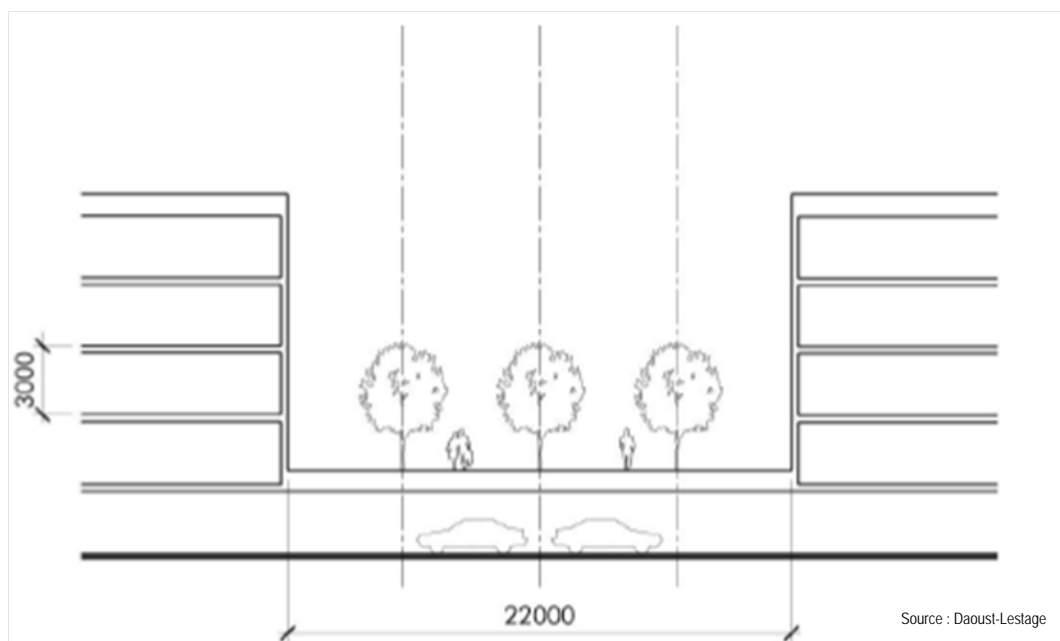


Figure 23 - Coupe type des cours semi-privées proposées

La Société AGIL croit que pour permettre ce type d'aménagement sans compromettre autant la maximisation de la densité que de l'ajout d'espaces verts, il est nécessaire de procéder à la réduction des emprises proposées pour le boulevard Dorchester, l'avenue Gladstone et la rue Tupper (interventions 1 – 7 – 8). Cela permettrait d'optimiser l'utilisation de l'espace en retranchant les superficies superflues du domaine public pour bonifier celle développable du domaine privé. D'ailleurs, un agrandissement de l'aire des terrains à redévelopper et une réglementation adéquate en matière de densité, permettrait d'assurer la mise en valeur des terrains détenus par la ville. Cela permettrait accessoirement de réduire le fardeau financier de Westmount relatif aux opérations de réaménagement du domaine public.

Finalement, bien que la possibilité de favoriser la construction de maisons en rangée est une option qui a beaucoup été mise de l'avant durant les discussions à propos du secteur. La Société AGIL est d'avis que le présent concept est beaucoup mieux adapté à la problématique et aux objectifs énoncés pour le secteur. En effet, un concept de maisons en rangée permettrait une augmentation moins intéressante de la densité que le concept proposé ci-haut en regard des objectifs des PMAD et SAD, et de l'augmentation de l'achalandage souhaitée des rues commerciales. Parallèlement, bien qu'il permettrait de retisser le tissu urbain, un concept de maisons en rangée favoriserait par contre une imperméabilisation de l'îlot au sud de la rue Tupper²² et une augmentation des espaces minéralisés dans le secteur²³, tout en favorisant essentiellement l'aménagement de jardins privés, en cour arrière, inaccessibles au public. En outre, un tel concept ne permettrait pas d'assurer une gradation intéressante des hauteurs des bâtiments entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard Dorchester.

Avantage du concept

- Participe à densifier le secteur;
- Participe à retisser le tissu urbain par la construction des lots vacants ou sous utilisés;
- Permet un décroisement du secteur grâce à la circulation permise par l'entremise des cours semi-privés;
- Participe à améliorer l'ambiance du boulevard Dorchester, de l'avenue Gladstone et de la rue Tupper en assurant leur encadrement;
- Participe à encadrer la percée visuelle sur le Westmount Square à partir de l'avenue Gladstone;
- Participe à sécuriser et à animer davantage le secteur en assurant une hausse de la densité de population;
- Participe indirectement à consolider l'activité commerciale du secteur en assurant un plus grand potentiel d'achalandage des rues commerciales.

Outils potentiels

- Règlement de zonage;
- Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA);
- Règlement de lotissement;
- Règlement de construction;
- Politique sur le logement.

²² Cela pourrait entraîner une moins bonne valorisation de cette rue.

²³ Le coefficient d'implantation au sol d'un tel concept se situerait plutôt aux alentours de 65% plutôt que de 50%.

1.9.2.3 Les terrains en bordure sud de la rue Sainte-Catherine

Considérant que :

- l'activité commerciale sur la rue Sainte-Catherine semble en déclin;
- les lots situés face à Alexis-Nihon accueillent des bâtiments désuets et peu attrayants architecturalement à la fois pour les passants et pour les commerçants;

le redéveloppement de ces lots s'avère donc une opportunité intéressante pour la ville afin de consolider et relancer l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine tout en répondant aux objectifs de densification du SAD et du PMAD.

Selon AGIL, la ville de Westmount devrait modifier légèrement sa réglementation d'urbanisme afin de permettre la construction de projets au gabarit semblable à celui proposé présentement par le groupe BSR qui vise à redévelopper les 4014-4022, rue Sainte-Catherine. Celui-ci propose la construction d'un bâtiment de dix et de sept étages qui accueillera des commerces sur rue au rez-de-chaussée, des bureaux aux 2^e et 3^e étages et des logements aux étages supérieurs. Le bâtiment accueillera aussi trois niveaux de stationnements en souterrains.

Cependant, à la différence de ce projet dont les étages supérieurs au 3^e niveau sont en retrait, AGIL est d'avis que la Ville devrait hausser le retrait à partir du 4^e niveau. Ainsi, la Société AGIL propose à la ville de Westmount de modifier les principaux paramètres de sa réglementation pour la zone en question de la manière suivante :

Tableau 13 - Modifications règlementaires proposées pour la zone C7-24-09

	Existant	Proposé
Lot – Superficie min / max	- / -	- / -
Hauteur en étage min / max	- / 7 (1) (2)	7 / 10 (3)
C.E.S min / max	- / -	- / -
C.O.S. min / max	- / 7	- / 7,5

(1) À partir du 3^e niveau, les étages doivent être implantés avec un retrait d'au moins 3m à partir du plan de façade le plus rapproché de la rue.

(2) Dix étages sont permis pour les terrains au sud de la rue Sainte-Catherine à moins de 148 pieds de limite est du territoire de la Ville.

(3) À partir du 4^e niveau, les étages doivent être implantés avec un retrait d'au moins 3m à partir du plan de façade le plus rapproché de la rue.

À titre indicatif, la figure 24 permet de bien saisir le type de développement qui devrait être recherché pour ces terrains.

Finalement, au niveau des usages, la Société AGIL croit que les dispositions actuellement en vigueur dans la grille des usages et type de bâtiments permis de la zone C7-24-09 concernant les usages permis sur rue sont adéquates afin de consolider l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Avantage du concept

- Participe directement à consolider l'activité commerciale en renouvelant le stock de locaux commerciaux
- Participe à densifier le secteur;

- Participe à améliorer l'ambiance et l'expérience sur la rue Sainte-Catherine par la construction de bâtiments neufs et architecturalement plus attrayants.
- Participe à sécuriser et à animer davantage le secteur en assurant une hausse de la densité de population;
- Participe indirectement à consolider l'activité commerciale du secteur en assurant un plus grand potentiel d'achalandage des rues commerciales.

Outils potentiels

- Règlement de zonage
- Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA)



Source : Karl Fischer Architect
Figure 24 - Modélisation des 4014-4022 Sainte-Catherine

1.9.2.4 Les autres terrains développables

En dehors de ces deux principaux ensembles, un autre terrain a un potentiel de développement dans le secteur. Dans la perspective où l'intervention 2 serait réalisée, ce terrain se situerait à l'angle de la rue Bruce et du boulevard Dorchester. À l'instar des autres terrains à développer sur le boulevard Dorchester, celui-ci devrait accueillir un développement résidentiel dense matérialisé par un bâtiment de 4 étages dont le coefficient d'emprise serait de 0,65 et le coefficient d'occupation d'un maximum de 2,75 (voir figure 25).

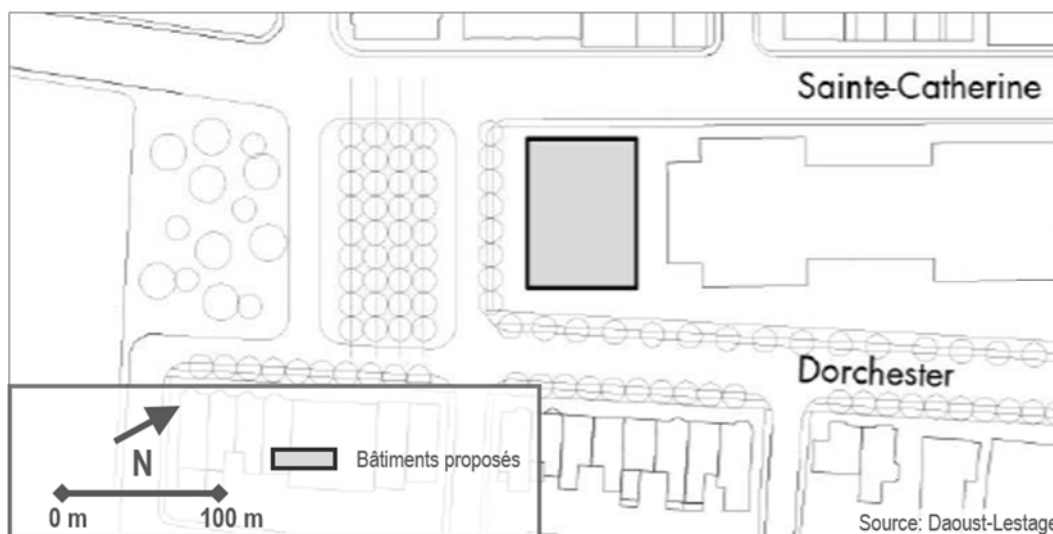


Figure 25 - Plan de développement du terrain face au square proposé

1.9.2.5 En bref

En considérant l'ensemble des informations présentées dans cette section, le tableau suivant (tableau 14) résume les grandes lignes des recommandations d'AGIL et du potentiel de développement immobilier du secteur qui en résulterait²⁴. Par la suite, la coupe qui le suit (figure 26) permet de comprendre les proportions recherchées en matière de gradation des hauteurs pour assurer la transition entre la portion sud et la portion nord du Sud-Est. Finalement, le plan de la page 67 (figure 27) présente l'ensemble des interventions proposées (domaines publics et privés) sur le boulevard Dorchester. À noter que les interventions sur les autres rues ne sont pas représentées sur ce plan.

²⁴ Les chiffres présentés sont des approximations qui tentent de donner un ordre de grandeur.

Tableau 14 - Potentiel de développement immobilier du projet proposé

Zone	Terrain à l'ouest de Gladstone		Terrain à l'est de Gladstone		Terrain privé sur Dorchester (1)		Terrain privé sur Tupper (1)		Terrains privés sur Ste.Cath.		Terrains Dorchester/Bruce (1)		Total	
	Actuel (2)	Projeté (3)	Actuel (2)	Projeté (3)	Actuel (2)	Projeté (3)	Actuel (2)	Projeté (3)	Actuel (2)	Projeté (3)	Actuel (2)	Projeté (3)	Actuel	Projeté
Loi – Superficie min / max	255 m2 / -	1000 m2 / -	255 m2 / -	1000 m2 / -	255 m2 / -	1000 m2 / -	- / -	1000 m2 / -	- / -	- / -	- / -	1500 m2 / -	N/A	N/A
Hauteur en étage min / max	- / 3	4 / 6 (4)	- / 3	4 / 6 (4)	- / 3	4 / 6 (4)	- / 9	7 / 9	- / 7 (5) (6)	7 / 10 (7)	-	4 / 5	N/A	N/A
C.E.S min / max	- / 0,65	0,45 / 0,5	- / 0,65	0,45 / 0,5	- / 0,65	0,45 / 0,5	- / 0,65	- / 0,75	- / -	- / -	-	- / 0,65	N/A	N/A
C.O.S min / max	- / 20	- / 27,5	- / 20	- / 27,5	- / 20	- / 27,5	- / 4 ou 8	- / 6	- / 7	- / 8,5	-	- / 27,5	N/A	N/A
Réglementation														
Superficie du terrain (m ²)	3300	3910	2125	2705	4000	4810	1140	1140	5279	5279	0	1540	15844	19384
Superficie au sol (m ²)	2145	1955	1381	1353	2600	2405	741	855	4751	4751	0	1007	11618	12320
Superficie développable brute (m ²)	6435	10753	4144	7439	7800	13228	6669	6840	31357	44660	0	4004	56405	89423
Superficie développable nette (m ²)	4505	7527	2901	5207	5460	9259	4668	4788	21950	31262	0	2803	39484	60846
Commercial (m ²)	0	0	0	0	0	0	0	0	9977	9977	0	0	9977	9977
Residentiel (m ²)	4505	7527	2901	5207	5460	9259	4668	4788	11973	21285	0	2803	29506	50869
Nombre de logement	25	95	16	66	31	117	59	61	152	270	0	35	283	644
Densité nouveaux devs. (log/ha brut)	57	183	57	183	57	183	390	400	216	384	0	173	134	250

(1) Doit être obtenu préalable
 (2) Selon un scénario dans lequel le plus grand nombre de titres possible seraient construits sur les terrains en bordure de Dorchester en fonction de la réglementation en vigueur.
 (3) Selon un scénario dans lequel la rue Tupper serait élargie de 4,5m, le boulevard Dorchester de 4,5m, l'avenue Gladstone de 1,5m sur les deux côtés et qu'un square serait aménagé à l'extrémité ouest du boulevard Dorchester.
 (4) À partir du 4e niveau, les étages doivent être implantés avec un retrait de au moins 3m à partir du plan de façade le plus rapproché de la rue.
 (5) À partir du 3e niveau, les étages doivent être implantés avec un retrait de au moins 3m à partir du plan de façade le plus rapproché de la rue.
 (6) Des étages sont permis pour les terrains au sud de la rue Sainte-Catherine à moins de 50m de limite est du territoire de la Ville.
 (7) À partir du 4e niveau, les étages doivent être implantés avec un retrait de au moins 3m à partir du plan de façade le plus rapproché de la rue.



Figure 26 - Coupe de la gradation des hauteurs du projet proposé



Figure 27 - Plan d'une partie des interventions proposées

1.10 STRATÉGIE DE RELANCE DU PROJET

La démarche d'élaboration d'un concept pour le secteur Sud-Est a été ralenti par la période électorale municipale. La Société AGIL aimerait partager avec la ville de Westmount deux pistes de solutions qui lui permettraient de relancer l'exercice.

1.10.1 Traiter séparément le réaménagement du domaine public et du domaine privé

Comme l'a démontré la section précédente, les interventions sur les domaines publics et privés renvoient à deux logiques d'actions différentes bien qu'ultimement interreliées. Alors que sur le premier les interventions peuvent être entreprises rapidement par la ville de Westmount en raison du vieillissement des infrastructures, sur le second, les interventions sont indirectes et s'opèrent via la mise en place d'un cadre réglementaire opportun (zonage, lotissement, construction, PIIA). Or, la modification des règlements d'urbanisme est un processus qui, selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, implique une gestion des parties prenantes plus élaborée. Celui-ci nécessite l'implication des citoyens soit par la tenue d'une consultation publique, ou encore en permettant la mise en place d'un processus référendaire auprès des personnes habiles à voter si ceux-ci en font la demande.

Puisque la Ville doit refaire ses infrastructures publiques en fonction de critères de qualité, de sécurité, d'abordabilité (de la conception et de l'entretien) et de développement durable, la ville de Westmount pourrait considérer traiter distinctement les deux domaines. Dans la mesure où la durée de vie utile de la majorité des services municipaux dans le secteur est atteinte et que, comme il l'a été soulevé plutôt, la configuration actuelle de plusieurs voies n'est pas convenable en matière de sécurité pour les citoyens et de respect des objectifs de développement durable, la Ville pourrait, dans un premier temps, procéder, aux réaménagements nécessaires de l'espace public dans l'optique d'améliorer la situation de celui-ci en regard des critères mentionnés plus haut. Elle pourrait dans un deuxième temps s'atteler à traiter les modifications du règlement de zonage nécessaires afin de consolider le tissu urbain et la densité dans le secteur. Cela permettrait au moins de ne pas rater l'opportunité offerte par la réfection des infrastructures afin d'améliorer la configuration de l'espace public au lieu de tout reconstruire à l'identique.

1.10.2 Élargir le secteur visé par le Programme particulier d'urbanisme (PPU)²⁵

Bien que la proposition précédente puisse être intéressante pour procéder à l'amélioration du secteur, la Société AGIL favoriserait plutôt une approche visant à élargir le secteur concerné par le PPU. Cela s'explique par le fait que plusieurs inconvénients se posent à concentrer seulement la réflexion sur le secteur actuel.

Dans un premier temps, celui-ci n'inclut pas dans la réflexion certains éléments clés des environs dont l'intégration permettrait de développer une vision d'aménagement plus cohérente pour le secteur. En effet, la ville de Westmount aurait avantage à s'attarder aux relations et synergies possibles du secteur avec le Parc Westmount (le plus grand parc de la ville) et ses installations (la bibliothèque municipale, le centre communautaire, le centre sportifs), ou encore avec le secteur commercial de l'avenue Victoria et de la rue

²⁵ Un Programme particulier d'urbanisme est un document de planification détaillé, partie intégrante du Plan d'urbanisme d'une municipalité, et élaboré en complément de celui-ci. Le PPU permet de préciser les orientations municipales quant au devenir d'un secteur qui nécessite une attention particulière. À titre indicatif, l'annexe 6 présente la fiche informative sur le PPU issue du guide *La prise de décision en urbanisme* du MAMOT. La fiche est également disponible à l'adresse internet suivante : <https://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/programme-particulier-durbanisme/>

Sherbrooke Ouest. Le Collège Dawson, qui fait en théorie partie du secteur défini à la section 3.1, ainsi que les autres établissements d'enseignement à proximité du Sud-Est devraient également être plus fortement considérés dans la réflexion.

Dans un second temps, le déroulement du mandat laisse croire que l'aire trop limitée du territoire à l'étude et sa grande polarisation en matière de tissu urbain ont exacerbé les tensions engendrées par certains enjeux. Ainsi, dans l'optique de proposer des interventions cohérentes en matière de cohésion urbaine, ces enjeux devraient s'inscrire dans une réflexion à plus grande échelle, en tenant compte de l'environnement élargi du présent secteur, c'est-à-dire à la fois des environnements limitrophes de Westmount que celui de Montréal.

Considérant ces deux éléments, afin de mieux tenir compte de la réalité et du contexte du secteur Sud-Est et de réduire les chances que l'exercice ne donne pas de résultats probants, la ville de Westmount pourrait élargir le territoire visé par le PPU à l'ensemble du secteur au sud de la rue Sherbrooke. Cela lui permettrait d'entreprendre une réflexion plus complète sur ce secteur, dont les caractéristiques urbaines le différencient des deux autres secteurs identifiés au Plan d'urbanisme de la Ville.

ANNEXES
