

2.1

Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

La qualité des milieux de vie constitue l'un des attributs fondamentaux de Montréal. En effet, ses 27 arrondissements se caractérisent par une qualité de vie peu commune pour une grande métropole. Aussi la Ville a-t-elle établi une série d'objectifs et d'actions qui permettront de soutenir des **milieux de vie de qualité, diversifiés et complets**.

À cet égard, il s'avère nécessaire d'agir de façon intégrée sur l'ensemble des composantes des milieux de vie. Un milieu résidentiel doit non seulement comporter des logements variés, de qualité et en quantité suffisante pour répondre aux diverses catégories de ménages, mais aussi une gamme de services et d'équipements collectifs tels que des commerces, des écoles, des bibliothèques, des équipements sportifs et de loisirs et des espaces verts. Le milieu résidentiel doit également être bien desservi en transport collectif et offrir un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois. Enfin, le milieu résidentiel doit offrir un environnement sain et sécuritaire.

Le Plan énonce deux objectifs relatifs aux milieux de vie :

1 Améliorer la qualité des milieux de vie existants.

2 Favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014.

LA STRATÉGIE MUNICIPALE EN MATIÈRE D'HABITATION

La Ville agit spécifiquement en matière d'habitation en mettant en œuvre une stratégie qui s'articule autour de trois grands axes soit une offre résidentielle équilibrée, l'amélioration de l'habitat et du cadre de vie et le développement résidentiel.

Habitation : une convergence d'actions

La qualité et la diversité de l'habitat assurent à Montréal son équilibre social et démographique et lui confèrent un avantage économique concurrentiel. Pour améliorer l'offre résidentielle, la Ville met en œuvre une stratégie d'intervention en habitation qui, souscrivant aux principes du développement durable, prévoit :

- la gestion à long terme de la croissance, en alliant le développement du stock de logements et la conservation de l'habitat existant afin de consolider le territoire urbanisé;
- le maintien d'une société inclusive, où la diversité sociale, à l'échelle de la ville, des arrondissements et des projets, garantit une communauté viable, capable de soutenir une offre diversifiée de services.

La stratégie agit en appui et en complémentarité au marché et s'incarne par la mise en œuvre convergente de trois grands axes d'intervention.

1. Assurer une offre résidentielle équilibrée

L'actuelle pénurie de logements locatifs induit des difficultés d'accessibilité pour certains types de ménages, dont ceux à faible revenu, les nouveaux arrivants, les familles nombreuses, etc. Par ailleurs, l'augmentation des prix entraîne un accès de plus en plus difficile à la propriété pour les ménages à revenus modestes. En réponse à ces enjeux, la stratégie fait appel aux différents programmes existants ainsi qu'aux mesures incitatives et réglementaires visant à assurer une diversité sociale dans les grands projets immobiliers.

2. Améliorer l'habitat et le cadre de vie

L'état des logements a des incidences majeures sur la croissance de l'assiette fiscale et la qualité d'ensemble du cadre de vie. Malgré une bonne santé générale, l'habitat montréalais, construit en majorité avant 1960, requiert des mesures pour sa préservation et l'amélioration des conditions d'habitabilité ainsi que pour corriger les conditions particulières de détérioration qui touchent certains territoires ou types de bâtiments. Par ailleurs, l'évolution de la population se traduit par des besoins d'adaptation des espaces résidentiels pour répondre à des problématiques aussi diverses que le maintien à domicile des aînés, la croissance du travail à domicile, l'hébergement étudiant, les maisons de chambres, etc. La stratégie inclut des éléments des différents programmes existants ainsi que des mesures incitatives et réglementaires, et celles relatives à la salubrité et à l'entretien des logements. La stratégie comprend également des interventions dans le cadre de projets de revitalisation intégrée et la mise en œuvre, par l'Office municipal d'habitation de Montréal, de travaux majeurs dans les segments plus anciens du stock de logements à prix modique (HLM).

3. Promouvoir le développement résidentiel

Afin de concrétiser l'objectif de construire 60 000 à 75 000 logements au cours de la période 2004-2014, la stratégie prévoit les mesures suivantes, qui s'ajoutent aux éléments cités précédemment :

- programmes d'aide au recyclage de bâtiments non résidentiels;
- mise en place de mesures d'accueil et de soutien des projets immobiliers;
- activités de communication visant les investisseurs et les acheteurs éventuels;
- politique d'infrastructures prévoyant l'intervention de la Ville en complémentarité au secteur privé;
- disposition de terrains municipaux;
- poursuite de programmes de décontamination.

Une mise en œuvre axée sur le partenariat

La stratégie en matière d'habitation fait appel à des collaborations étroites avec de nombreux intervenants publics et privés, en particulier la Société d'habitation du Québec au chapitre du financement conjoint des programmes, les sociétés paramunicipales (Office municipal d'habitation de Montréal, Société d'habitation et de développement de Montréal, etc.), la Communauté métropolitaine de Montréal et divers organismes gouvernementaux du réseau de la santé et des services sociaux et des réseaux communautaires. Ces partenariats permettent une lecture intersectorielle des enjeux et constituent l'assise d'une approche diversifiée visant à répondre à l'ensemble des défis montréalais en habitation.

objectif

Améliorer la qualité des milieux de vie existants

Les milieux de vie montréalais sont généralement de qualité, diversifiés et complets. Presque entièrement construits, la plupart ne nécessitent pas d'interventions majeures. La Ville prévoit néanmoins des actions pour le maintien et l'amélioration de leur qualité.

Afin de baliser l'ensemble des interventions susceptibles d'accroître la qualité des milieux de vie existants et futurs, la Ville propose un ensemble de critères réunis dans la Charte des milieux de vie montréalais.

La Ville entend ainsi agir quant aux thèmes suivants:

- la revitalisation urbaine;
- l'aménagement des espaces verts publics et privés;
- la consolidation des rues, axes et centres commerciaux;
- l'amélioration des services et des équipements collectifs.

LA CHARTE DES MILIEUX DE VIE MONTRÉLAIS

Le Plan d'urbanisme prévoit neuf critères relativement à la qualité des milieux de vie montréalais :

1. **une gamme variée de logements**, tant pour le type que pour le prix, répondant au profil et aux besoins spécifiques des ménages montréalais dans une perspective d'harmonie sociale;
2. **une architecture de qualité** contribuant à enrichir le paysage urbain et l'identité des arrondissements;
3. **un aménagement du domaine public confortable, sécuritaire et accessible à tous**, privilégiant les déplacements à pied et à vélo et valorisant la végétation;
4. **un cadre de vie et une qualité d'environnement urbain** assurant la sécurité, le bien-être et la quiétude des résidents et favorisant l'épanouissement des individus et l'harmonie sociale;
5. **des parcs et des lieux publics** contribuant à enrichir la qualité de l'environnement urbain, permettant un accès à la verdure et aux espaces naturels et répondant aux besoins de tous les groupes d'âge en encourageant la pratique d'activités sportives, de détente et de plein air;
6. **des projets immobiliers intégrant les milieux naturels d'intérêt**, participant ainsi à leur protection, à leur mise en valeur et à l'enrichissement des milieux de vie;
7. **des commerces, des services et des équipements collectifs de voisinage** répondant aux besoins des résidents et accessibles à pied;
8. **une utilisation du transport collectif valorisée** par une desserte adéquate et une facilité d'accès au réseau, de même que par une densité suffisante et une mixité d'usages aux abords des points majeurs d'entrée au transport collectif;
9. **des emplois diversifiés** et intégrés de façon harmonieuse aux milieux de vie ou à proximité.

action 1.1

intervenir de façon intensive
et intégrée dans les secteurs
à revitaliser

MONTRÉAL, VILLE EN SANTÉ

Le concept Ville en santé repose sur des projets faisant appel à des acteurs issus du secteur public, du secteur privé et des milieux communautaires visant à améliorer la santé individuelle et publique.

Le concept se traduit par un ensemble d'actions portant sur la santé, les services sociaux et communautaires ainsi que sur l'espace urbain.

Le principe de base a pour objectif d'assurer la santé des individus en s'attaquant aux causes sociales et environnementales de certains maux. Ainsi, les interventions sur le cadre urbain visent l'amélioration de la qualité de vie et donc, celle de la santé des individus.

Malgré la qualité générale des milieux de vie montréalais, des interventions sont requises dans les secteurs à revitaliser (voir carte 2.1.1). Ceux-ci ont été définis à partir de données socio-économiques provenant du recensement de Statistique Canada de 2001.

Les interventions seront guidées par une Stratégie de revitalisation urbaine intégrée qui touchera à la fois le cadre physique et bâti des secteurs visés et les services offerts à la population. Elle fera appel à la collaboration de multiples acteurs en plus de la Ville de Montréal, comme les commissions scolaires, le milieu communautaire, les CLSC, le milieu des affaires de même que la population en général. Elle s'inscrira ainsi dans l'esprit de Ville en santé. Les principales mesures de cette stratégie concernent l'aménagement urbain, le logement et le développement social et communautaire.

Moyens de mise en œuvre

Élaborer et mettre en œuvre la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée portant notamment sur les éléments suivants :

en matière d'habitation :

- l'application des programmes de rénovation résidentielle;
- la construction de logements abordables et de logements sociaux;
- l'entretien et la mise aux normes des logements reposant sur la mise en place d'un nouveau Code du logement et par l'application des programmes de subventions;

en matière de parcs et d'espaces verts :

- l'aménagement de parcs locaux;
- l'aménagement de parcs-écoles et de jardins communautaires;

en matière d'aménagement du domaine public :

- le réaménagement d'artères commerçantes;
- la plantation d'arbres;
- l'aménagement de ruelles;
- l'atténuation des nuisances;
- l'amélioration de l'accessibilité aux lieux publics pour les personnes à mobilité réduite;
- l'amélioration de la sécurité des lieux publics;

en matière d'équipements collectifs et de services :

- l'amélioration de l'offre d'équipements collectifs : bibliothèque, centre de loisirs, équipement récréatif ou sportif, garderie, etc.;
- l'amélioration des services communautaires, notamment dans les domaines de l'aide alimentaire, de la prévention du décrochage scolaire, de la prévention de la criminalité ou d'autres problématiques sociales.

PROGRAMME RÉNOVATION QUÉBEC

En partenariat avec la Société d'habitation du Québec (SHQ), la Ville définit et met en œuvre différents volets d'aide pour encourager les propriétaires et les constructeurs à investir pour moderniser le stock de logements, améliorer l'habitat et construire de nouveaux logements, en priorité dans les secteurs à revitaliser désignés dans le cadre de ce programme. Des enveloppes budgétaires permettent annuellement, en moyenne, la rénovation majeure de 500 logements et la rénovation mineure de 4 000 logements.

Rénovation majeure

Ce volet aide les propriétaires de bâtiments résidentiels vétustes situés dans les secteurs désignés du programme et de bâtiments barricadés ou abandonnés partout à Montréal, à réaliser une rénovation majeure. Il vise la remise en état complète de toutes les composantes du bâtiment, la mise en conformité aux codes et règlements applicables ainsi que la modernisation des logements à la hauteur des exigences contemporaines des ménages.

Rénovation mineure

Ce volet aide les propriétaires à rénover ou à remplacer certaines composantes des bâtiments résidentiels comprenant des logements locatifs.

Démolition de bâtiments accessoires

Ce volet encourage, partout à Montréal, la démolition des bâtiments accessoires irrécupérables ou dangereux afin de réduire les risques d'incendie et de mettre en valeur les cours arrière et les abords des ruelles.

Stabilisation des fondations

Ce volet aide, partout à Montréal, les propriétaires-occupants à faire face aux impacts financiers reliés à l'affaissement des fondations de leur propriété.

Amélioration de la sécurité

Ce volet aide les propriétaires d'immeubles résidentiels de grande hauteur et de bâtiments locatifs de plus de neuf logements à répondre aux normes minimales de sécurité incendie.



LA STRATÉGIE DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE

La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée, issue des consensus du Sommet de Montréal de juin 2002, repose sur une approche d'interventions intégrées. Pour améliorer les conditions de vie des résidents dans les secteurs à revitaliser, il faut agir sur plusieurs éléments du cadre physique et bâti, comme le logement, les équipements et l'aménagement urbain. Il faut également intervenir, en collaboration avec les instances responsables, sur les facteurs sociaux et économiques. Une approche intégrée et multisectorielle aura ainsi plus d'effet, à long terme, pour améliorer les conditions physiques et socio-économiques dans les secteurs visés.

D'autres pays occidentaux ont adopté cette approche depuis plus de dix ans. Montréal a également une certaine expérience dans ce domaine. Il ressort que ces différents programmes de revitalisation ne peuvent avoir d'effets durables sans une intervention soutenue à moyen et long terme.

Le programme « Nouveau urbain » mis en place en 2002 vise essentiellement des objectifs semblables. La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée soutenue par la Ville de Montréal se veut une suite à plus long terme de ce programme. S'appuyant sur une analyse de facteurs socio-économiques des secteurs moins favorisés de Montréal, cette stratégie intégrera des programmes municipaux sectoriels et fera appel à des sommes spécifiques en vue d'y intervenir de façon prioritaire.

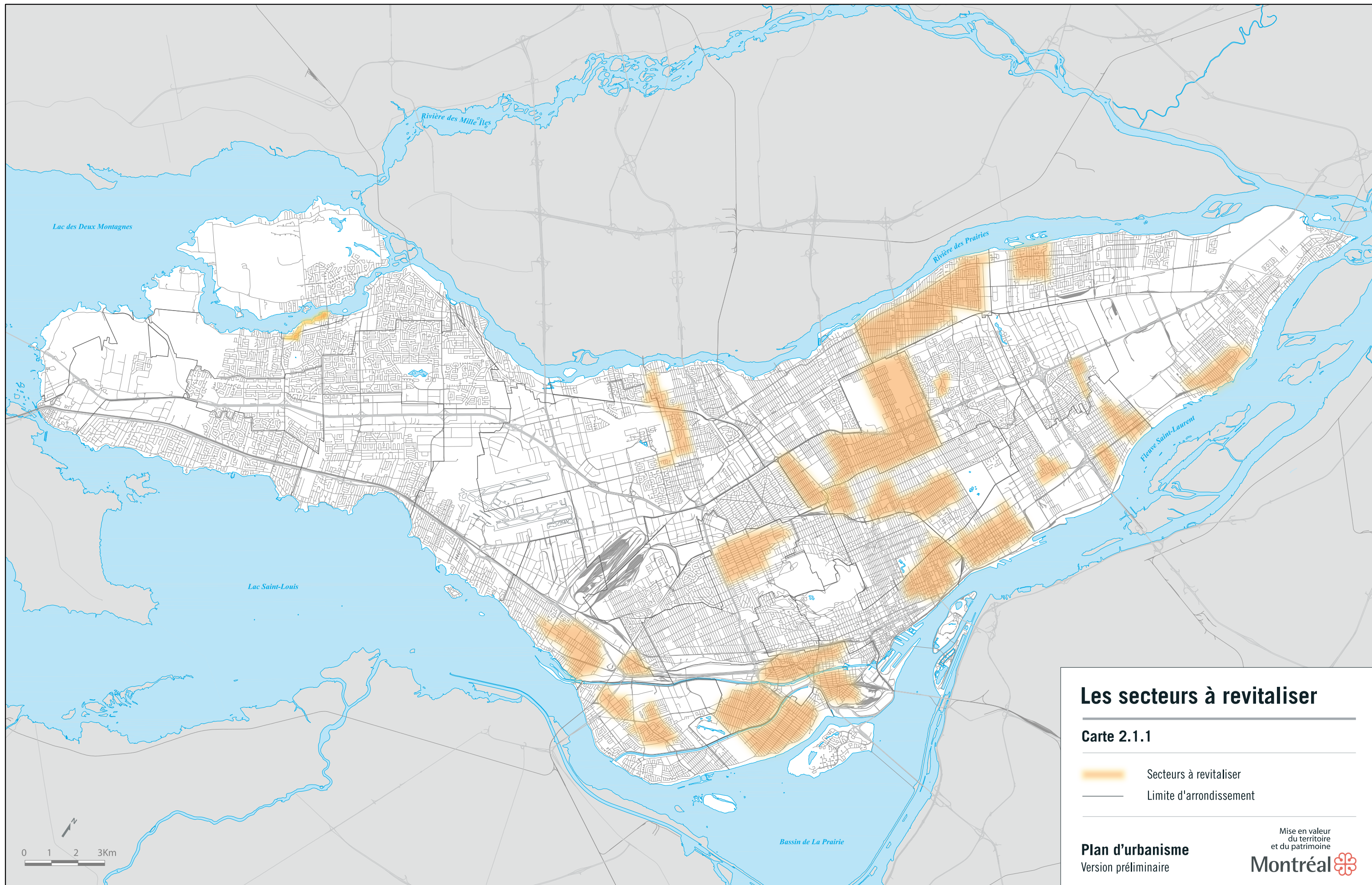
L'objectif premier de la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée est d'améliorer les conditions de vie des résidents des secteurs visés pour qu'à moyen terme la disparité entre ces secteurs et le reste de la ville diminue, sans pour autant qu'il ne s'accroisse ailleurs.

La préparation, la gestion et la mise en œuvre de cette Stratégie seront essentiellement décentralisées. Elle encadrera toutefois l'ensemble des opérations et des budgets pour assurer une équité de traitement et d'approche. Cependant, compte tenu de la diversité des situations et des besoins, les secteurs et la planification des interventions seront déterminés en accord avec les arrondissements. Le contexte social et physique variant beaucoup d'un secteur à l'autre, il s'avère difficile de déterminer des critères de sélection pour mettre en priorité certains types d'intervention à l'échelle de la ville.

Par conséquent, un plan intégré de revitalisation urbaine sera dressé par arrondissement à la suite de projets pilotes en fonction des objectifs et des critères de la Stratégie et selon les besoins spécifiques de chaque secteur d'intervention. Ces plans seront élaborés pour dix ans et soumis à une révision périodique.


L'élaboration des plans et le suivi de leur mise en œuvre s'appuieront sur une concertation locale avec les organismes institutionnels de la santé, de l'éducation, du milieu communautaire, du milieu économique, etc.

La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée pourra comprendre certains outils de mise en œuvre qui restent encore à être précisés : la reconduction d'ententes telles que le programme Nouveau urbain, les fonds de réserve foncière pour l'acquisition de terrains à construire, l'intégration de certains autres programmes gouvernementaux (en matière de lutte à la pauvreté et d'employabilité, par exemple), ou l'implication de certains fonds privés pour la mise en œuvre d'interventions en matière de logement abordable, d'équipement communautaire et de services.



Les secteurs à revitaliser

Carte 2.1.1

-  Secteurs à revitaliser
-  Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal 

action 1.2

aménager des espaces verts
publics et privés qui contribuent
à enrichir les milieux de vie

Les parcs, les autres lieux publics ainsi que les espaces verts privés sont essentiels à la qualité de vie des résidents, car ils favorisent un contact avec les éléments naturels tout en offrant un accès à la pratique d'activités sportives, de détente et de plein air. Bien aménagés, ils contribuent à enrichir la qualité de vie urbaine.

Il est important d'assurer une adéquation entre les besoins variés et évolutifs de la population et la localisation, le nombre, l'accessibilité et la qualité de l'aménagement des parcs et des autres lieux publics. L'objectif 14 du Plan présente certains principes d'aménagement qui traduisent notamment l'importance à accorder au piéton.

Moyens de mise en œuvre

- Conférer un rôle structurant aux parcs, aux places et aux autres espaces verts dans l'organisation et la planification des milieux de vie.
- Accroître la qualité et la quantité des parcs et des lieux publics par l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de création et de réaménagement.
- Conserver et mettre en valeur les éléments naturels dans les projets résidentiels (voir objectif 16).
- Assurer le verdissement des secteurs résidentiels en incitant à la plantation d'arbres, notamment dans la cour avant des propriétés privées selon les principes de la Politique de l'arbre (voir objectif 11).
- Créer des parcs-écoles et des jardins communautaires.



action 1.3

favoriser la consolidation des
rues, des axes et des centres
commerciaux les plus dynamiques

Pour qu'un milieu de vie soit complet, une desserte commerciale répondant aux besoins de la population résidante est essentielle. La Ville entend donc agir et favoriser ainsi l'équilibre commercial au sein des milieux de vie.

L'activité commerciale a subi au cours des dernières décennies divers effets liés aux transformations structurelles des activités de détail. En particulier, le développement du commerce de grande surface a entraîné de nouvelles répercussions sur la répartition et la composition de l'offre commerciale. Certaines rues commerçantes, soutenues par le changement des modes de consommation et du profil démographique local, réagissent à cette restructuration du marché en accueillant de nouvelles formes de commerce et des entreprises de services. Elles s'adaptent et se transforment en s'éloignant de la desserte traditionnelle pour tendre vers une certaine spécialisation.

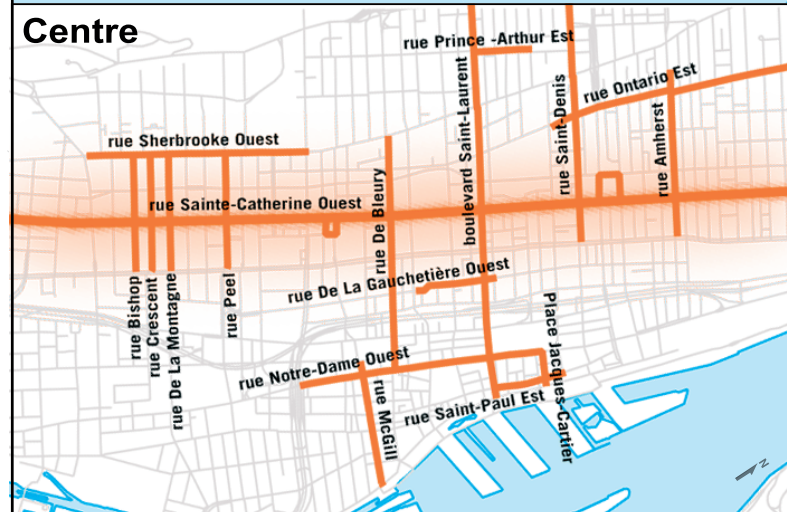
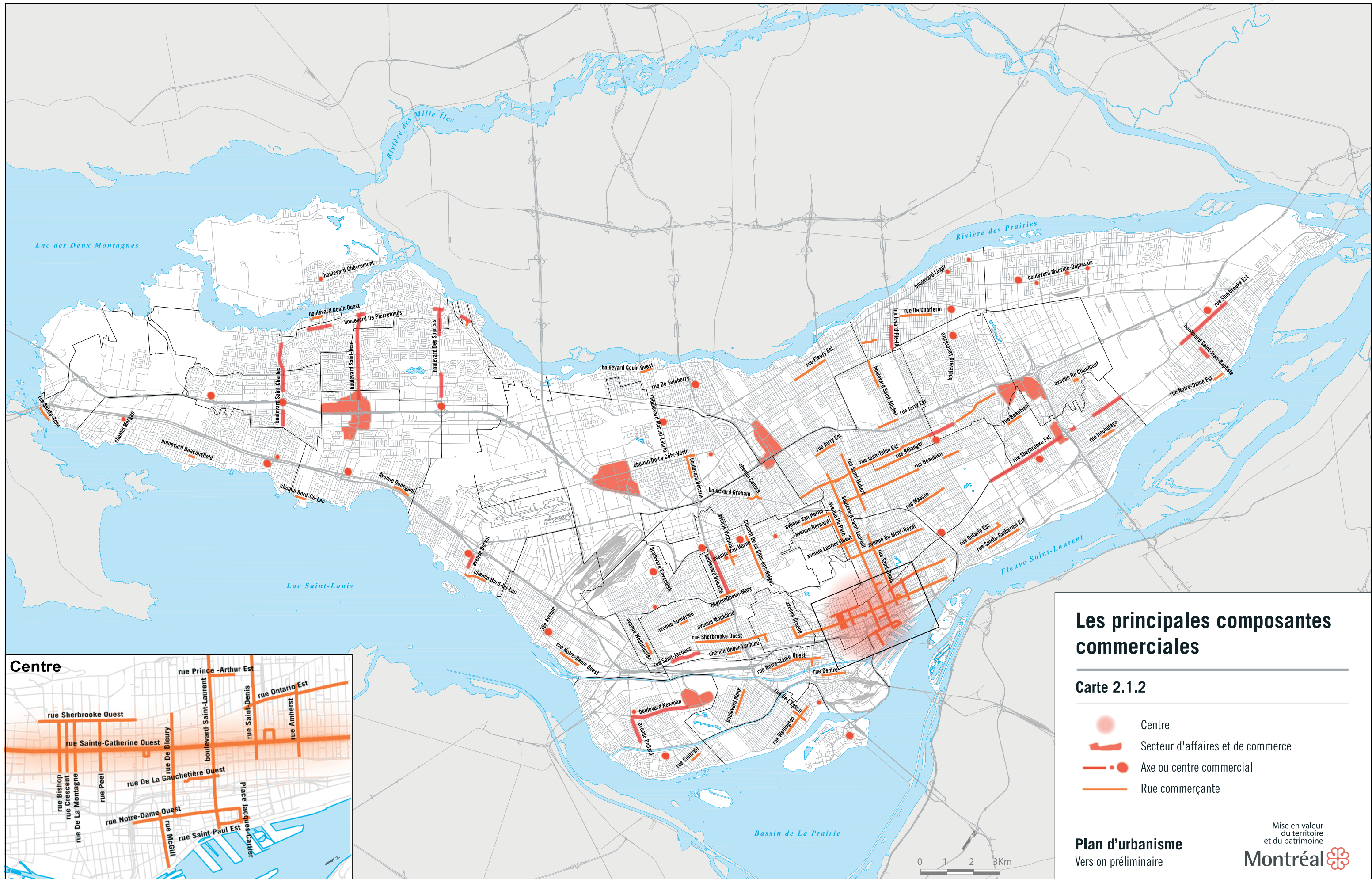
En soutien aux milieux de vie, la Ville agira pour maintenir et consolider l'activité commerciale. La carte 2.1.2 illustre notamment l'armature principale des rues, des axes et des centres commerciaux qui desservent les milieux de vie.

Dans plusieurs milieux de vie, la desserte commerciale est principalement assurée par des établissements de moyenne et de grande surfaces situés sur les grands axes et dans les centres commerciaux orientés vers l'automobile. Dans l'esprit d'une meilleure contribution de ce type de commerce au tissu urbain, l'objectif 13 souligne l'importance de mettre en place un cadre réglementaire assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et grande surfaces.

Moyens de mise en œuvre

- Instaurer ou renforcer les mesures réglementaires appropriées.
- Élaborer et mettre en œuvre des programmes d'action concertés avec les regroupements de commerçants ainsi que les autres intervenants du milieu.
- S'assurer que le traitement des rues, des axes et des centres commerciaux vise à accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités (voir objectif 14). Ce traitement contribuera à l'amélioration de la qualité de ces lieux quant à :
 - l'affichage;
 - l'accessibilité;
 - la place du piéton;
 - le mobilier urbain;
 - la plantation de végétaux.





Les principales composantes commerciales

Carte 2.1.2

- Centre
- Secteur d'affaires et de commerce
- Axe ou centre commercial
- Rue commerçante

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal



action 1.4

améliorer les services à la population par le maintien ou l'implantation des équipements collectifs ou institutionnels locaux dans les milieux de vie

Les milieux de vie montréalais sont riches d'une multitude d'équipements collectifs ou institutionnels de rayonnement local : les écoles primaires et secondaires, les lieux de culte, les bibliothèques, les Maisons de la culture et les centres culturels, sportifs et communautaires ainsi que les établissements de santé et de soins de longue durée.

Les équipements collectifs ou institutionnels locaux sont étroitement liés aux divers milieux par leur histoire ou leur vocation. Ils contribuent à la vie communautaire, renforcent le sentiment d'appartenance des résidents et répondent aux besoins de la population. Ainsi, la Ville entend soutenir leur maintien ou l'implantation des nouveaux équipements, en tenant d'abord compte du potentiel offert par les bâtiments existants.

Moyens de mise en œuvre

- Réutiliser à des fins d'usages collectifs ou institutionnels les bâtiments libérés lorsqu'une institution cesse ses activités.
- Élaborer et mettre en œuvre le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs de Montréal.

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS DE MONTRÉAL

La Ville a entrepris l'élaboration d'un Schéma directeur de développement des équipements de loisirs de Montréal qui devrait être adopté à l'automne 2004. Ce dernier comprendra les Plans directeurs de développement des équipements de loisirs des arrondissements.

Le contenu du Schéma directeur s'articulera autour de quatre axes majeurs soit :

- un inventaire quantitatif;
- un inventaire qualitatif;
- des projections en fonction des tendances démographiques;
- des recommandations établissant des priorités d'investissement en fonction des besoins futurs.



objectif

Favoriser la construction de
60 000 à 75 000 logements
entre 2004 et 2014

Guidée par les principes de développement durable, la Ville entend favoriser la consolidation de son territoire dans le respect des caractéristiques urbaines et architecturales existantes. Le défi est de taille puisqu'au cours des dernières décennies, la croissance résidentielle a favorisé le développement des secteurs périphériques de Montréal. Ainsi, la Ville de Montréal, qui compte pour près de 53 % de la population de la région métropolitaine de recensement (RMR), n'a accueilli en moyenne que 27 % des nouveaux ménages entre 1991 et 2001.

Pour la période 2004-2014, l'augmentation du nombre de ménages est estimée à environ 150 000 dans la région métropolitaine de Montréal. La Ville se fixe un objectif ambitieux, mais réaliste, de soutenir la construction de 60 000 à 75 000 nouveaux logements et d'accueillir ainsi 40% à 50% de ces 150 000 nouveaux ménages. On note que la part des logements mis en chantier sur le territoire de la Ville de Montréal entre 1981 et 2001 varie de 24 % à 38 %. Pour atteindre son objectif, la Ville devra donc consacrer d'importants efforts.

STRATÉGIE D'INCLUSION DU LOGEMENT ABORDABLE

La promotion de la diversité et de la mixité sociale renvoie autant à des valeurs sociales qu'à des considérations économiques. Il importe que les employés des entreprises et institutions puissent trouver, à une distance raisonnable de leur travail, un logement à un prix compatible avec leur revenu. Pour mettre en œuvre cet objectif, la Ville de Montréal développera une stratégie d'inclusion du logement abordable qui viendra renforcer et compléter les actions déjà en cours à cet égard.

La stratégie visera à ce qu'une proportion de nouveaux logements puissent être abordables, en accession à la propriété ou en location, à des clientèles à revenus modestes. Les constructeurs seront incités à produire des logements dont le coût de revient est inférieur au marché de référence, par des concepts urbains et architecturaux de qualité mais plus économiques, tout en respectant la viabilité financière des projets et les échéanciers de réalisation. Cette production de logements abordables pourra être couplée à des subventions variant selon les revenus de la clientèle visée.

La stratégie devra fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs précis et reposer notamment sur une diversité d'outils existants ou à développer :

- exigences lors de la vente de terrains municipaux;
- optimisation des programmes de subvention en habitation;
- critères de priorité lors de la sélection de projets bénéficiant d'investissements publics (Revi-Sols, financement des infrastructures, etc.);
- adaptation de certaines normes d'urbanisme et mise au point de mesures d'incitation pour les promoteurs.

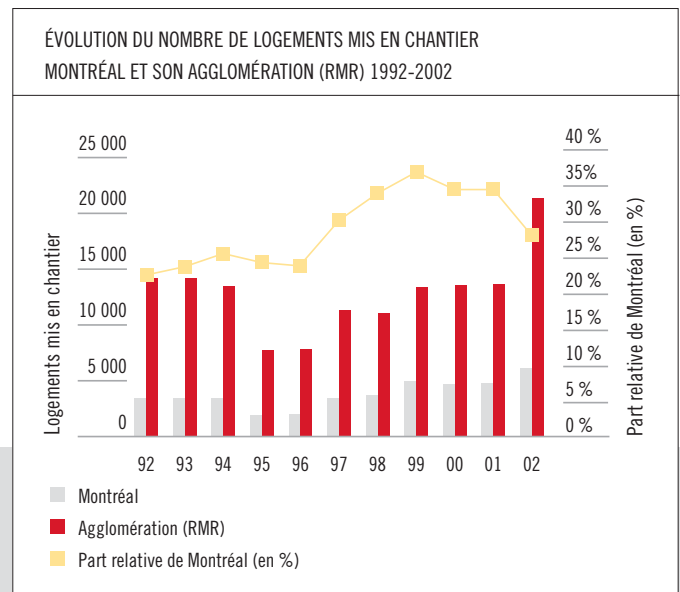
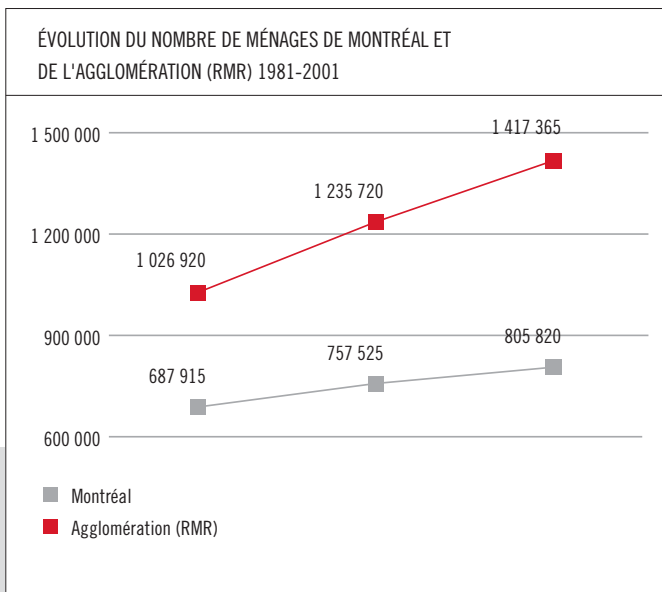
Enfin, la Ville étudiera, en collaboration avec les acteurs intéressés, la possibilité de recourir au zonage d'inclusion, un nouvel outil dont la mise en place serait conditionnelle à l'obtention de nouveaux pouvoirs. Il serait alors possible d'exiger qu'un pourcentage minimal de logements abordables soient construits.

Par ailleurs, le territoire montréalais comprend au total 22 km² de grands terrains vacants et de sites à transformer. D'une part, les grands terrains vacants couvrent une superficie de 13 km² pour un potentiel de quelque 55 000 nouveaux logements (voir action 2.1). D'autre part, les sites propices à une transformation à des fins d'habitation occupent 9 km² et permettraient de construire approximativement 55 000 nouveaux logements (voir action 2.2). Montréal se retrouve ainsi avec un potentiel total d'environ 110 000 nouveaux logements sans compter celui correspondant aux petits terrains vacants qui s'inscrivent dans la trame urbaine existante. À cela, s'ajoutent les bâtiments non-résidentiels à transformer qui représentent plusieurs milliers de logements.

Une grande partie du potentiel, soit environ 15 000 logements, se retrouve au Centre de Montréal, qui offre d'ailleurs un ensemble d'infrastructures de transport, de commerces et d'équipements existants en plus d'une excellente desserte en transport collectif (voir objectif 6). L'ouest et le centre-nord de la ville comptent aussi une large part des terrains propices à la construction résidentielle.

La Ville entend soutenir la construction d'une diversité de logements répondant aux profils et aux besoins évolutifs des ménages montréalais, compte tenu notamment du vieillissement de la population. Aussi, on vise à assurer :

- une variété de tailles et de types de logements répondant aux multiples compositions de ménages;
- des logements tant locatifs qu'en copropriété ou en propriété individuelle;
- une diversité de prix.



LES PROGRAMMES DE SUBVENTION À LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

SOLIDARITÉ 5 000 LOGEMENTS

Programme pour faciliter la création de 5 000 logements sociaux et communautaires destinés à des ménages à faible revenu comprenant des familles, des personnes âgées ou seules et des clientèles à besoins particuliers. Les projets sont réalisés par des coopératives, par des organismes à but non lucratif ou par l'Office municipal d'habitation de Montréal. Ce programme se décline en cinq volets :

Accès-logis Québec

Ce volet finance jusqu'à 65 % des coûts reconnus de réalisation des projets (acquisition d'immeubles, construction, etc.). La moitié des logements construits seront destinés à des ménages pouvant bénéficier du Programme de supplément au loyer.

Logement abordable Québec – volet social et communautaire

Ce volet finance jusqu'à 75 % des coûts reconnus de réalisation des projets. Trois quarts des logements construits seront destinés à des ménages à faible revenu répondant aux critères d'admissibilité à une habitation à loyer modique.

Rénovation Québec – volet création de logements

Ce volet incite les constructeurs et les investisseurs à construire des logements sur des terrains vacants situés dans les secteurs à revitaliser (voir objectif 1), à transformer des bâtiments à des fins résidentielles, ou à démolir des bâtiments non résidentiels pour construire des logements. Partout à Montréal, les interventions sur les bâtiments non résidentiels vacants ou en voie de le devenir sont admissibles à une aide.

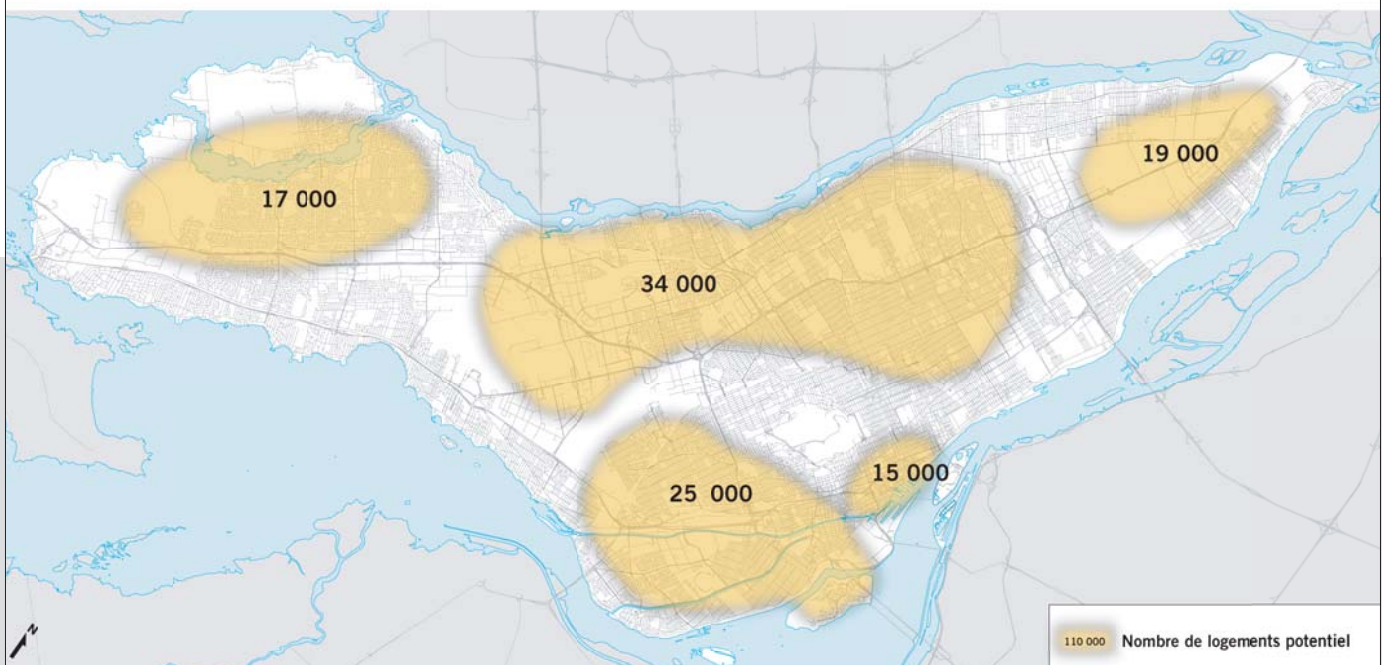
Rénovation Québec – volet accession à la propriété

Ce volet facilite l'accession à la propriété et par le fait même stimule les promoteurs à produire des logements abordables par une aide aux acheteurs de propriétés neuves abordables ainsi qu'aux locataires qui occupent déjà un immeuble locatif de deux à cinq logements.

Logement abordable Québec –volet privé

Ce volet, financé par la Société d'habitation du Québec (SHQ), la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et la Ville, est mis en œuvre par la Ville afin d'encourager le secteur privé à construire des logements dont les loyers seront soumis à un contrôle pendant une période de dix ans. La clientèle visée est constituée de ménages à revenu moyen.

LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL



action 2.1

stimuler la construction de logements sur les terrains vacants propices à la construction résidentielle

DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES

La Ville entend que les nouveaux projets tiennent compte, par leur aménagement, des préoccupations de nature environnementale notamment en prévoyant :

- l'aménagement des nouveaux milieux de vie en lien avec les objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires (voir objectif 16);
- une saine gestion des eaux de ruissellement en prévoyant, par exemple, des bassins de rétention ou d'autres ouvrages de captage (voir les objectifs 16 et 18);
- la mise en place de mesures d'atténuation dans les nouveaux projets résidentiels situés aux abords des sources de nuisances (voir objectif 20).

Le territoire de Montréal recèle un potentiel de développement résidentiel qui se situe sur des terrains vacants. Les secteurs propices à la construction résidentielle sont en continuité avec un milieu de vie desservi par le transport collectif existant où on retrouve des services à la population. En général, ils ne sont pas adjacents à une autoroute ou à une autre source de nuisances. Le cas échéant, on prévoira des mesures de mitigation telles que l'aménagement de talus, la plantation de végétaux ou la construction d'un mur.

Une bonne part du potentiel de construction résidentielle se trouve sur de grandes superficies de terrains vacants nécessitant des opérations de planification d'ensemble et de lotissement. C'est le cas notamment des grands secteurs de l'est et de l'ouest de l'île de Montréal ainsi que de ceux situés sur l'île des Sœurs et sur l'île Bizard. Certains correspondent à des écoterritoires et nécessitent donc une attention particulière en matière de protection du paysage urbain et de mise en valeur du patrimoine naturel.

À ces grands terrains vacants, il faut ajouter le potentiel que représentent les terrains de moindre superficie et qui sont dispersés sur le territoire montréalais. Une attention particulière devra être portée à l'insertion harmonieuse des nouveaux bâtiments dans le tissu existant.

Moyens de mise en œuvre

- Planifier, à l'aide d'outils réglementaires comme le Programme particulier d'urbanisme (PPU) et le Plan d'aménagement d'ensemble (PAE), les grands secteurs à construire afin d'encadrer leur développement.
- Soutenir, notamment à l'aide de programmes, la construction de logements sur les terrains vacants propices à la fonction résidentielle.
- Mettre en place un programme d'aide financière favorisant l'intensification et la densification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif (voir objectif 3).



action 2.2

soutenir le changement de vocation, à des fins résidentielles, de secteurs et de bâtiments actuellement occupés à des fins autres que l'habitation

Le territoire montréalais comprend plusieurs secteurs et bâtiments à transformer qui sont actuellement voués à un usage non résidentiel et qui sont largement sous-utilisés. Ces secteurs et ces bâtiments se retrouvent présentement dans quatre catégories : secteurs industriels, secteurs commerciaux, grandes propriétés institutionnelles et bâtiments non résidentiels.

Secteurs industriels

De grands secteurs industriels sous-utilisés, comme le triage Outremont, sont appelés à connaître une requalification à des fins résidentielles ou mixtes comportant à la fois de l'habitation et des activités commerciales et d'emplois. Certains de ces secteurs sont désignés comme devant faire l'objet d'une planification détaillée, notamment :

- Abords des voies du CP, en particulier dans le secteur du triage Outremont (voir 4.2);
- Canal de Lachine (voir 4.8);
- Griffintown (voir 4.8.1);
- Lachine Est (voir 4.8.2).

Secteurs commerciaux

Malgré l'essor et le renouveau commercial observés dans certains secteurs, le taux d'inoccupation des rues commerçantes locales est élevé et des tronçons présentent un environnement dégradé, tandis que des centres commerciaux de première génération perdent leur vitalité. Certains de ces espaces commerciaux sous-utilisés présentent un potentiel de requalification et de densification à des fins résidentielles tandis que d'autres présentent une occasion d'intensifier l'occupation du sol en introduisant l'habitation comme fonction complémentaire au commerce.

Déjà, la conversion de certains de ces sites se concrétise. Mentionnons le boulevard Schevchenko et le Centre commercial Cavalier de LaSalle dans l'arrondissement de LaSalle.

Grandes propriétés institutionnelles

Sur l'ensemble du territoire montréalais, il existe des grandes propriétés institutionnelles qui pourraient être transformées en partie ou en totalité à des fins résidentielles. Ces institutions présentent souvent de grandes superficies de terrain, une implantation pavillonnaire de faible densité, le tout fréquemment doté de qualités architecturale et paysagère. Le projet du site Louis-H.-La Fontaine est un exemple de cette transformation d'une partie de terrain à des fins résidentielles. L'intégrité architecturale des bâtiments et de la propriété est maintenue tout en offrant la possibilité de développer un nouveau milieu de vie de qualité.

Plusieurs de ces grandes propriétés institutionnelles sont identifiés à la carte 2.6.1 à cause de leur intérêt patrimonial et architectural. Ainsi, les interventions relatives aux changements de vocation et à la construction sur ces propriétés seront assujetties à des outils réglementaires décrits à l'objectif 15.



Bâtiments non résidentiels

La création de logements dans des bâtiments non résidentiels désaffectés ou désuets est en progression constante dans les arrondissements centraux de la ville depuis plusieurs années. Elle représente un pourcentage non négligeable du potentiel de construction résidentielle.

Il apparaît pertinent d'encourager la construction de logements dans des bâtiments ou des secteurs à transformer dans la mesure où ceux-ci :

- bénéficient d'une accessibilité directe au réseau de transport collectif;
- sont situés à proximité de commerces, de services et d'équipements collectifs existants;
- sont suffisamment éloignés des secteurs de nuisances ou d'incompatibilité ou, à tout le moins, des mesures de mitigation peuvent être prévues.
- ne présentent pas un niveau de contamination au-delà des normes acceptables pour un usage résidentiel.

Moyens de mise en œuvre

- Stimuler, à l'aide des programmes existants et futurs, la transformation de sites et de bâtiments propices à la fonction résidentielle.
- Réaliser, dans un concept d'aménagement intégré, des ensembles mixtes d'habitation, de commerces ainsi que d'emplois afin d'intégrer les secteurs ou les bâtiments à transformer avec le tissu urbain aux secteurs résidentiels avoisinants (voir objectif 9).
- Adapter la réglementation afin d'encourager la transformation de sites et de bâtiments institutionnels, tout en s'assurant de préserver l'intégrité des valeurs patrimoniales et paysagères (voir objectif 15).
- Mettre en place un programme de réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles (voir objectif 19).
- Prévoir des mesures de mitigation lorsque les nuisances environnantes l'exigent (voir objectif 20).

Le développement immobilier est largement hypothéqué par la contamination des sols. De nombreux sites demeurent en attente d'une requalification, faute de connaissance approfondie du niveau de contamination et, dans une étape ultérieure, de moyens de réhabilitation efficaces, rapides et à coûts raisonnables (voir objectif 19) .



2.1

Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

La qualité des milieux de vie constitue l'un des attributs fondamentaux de Montréal. En effet, ses 27 arrondissements se caractérisent par une qualité de vie peu commune pour une grande métropole. Aussi la Ville a-t-elle établi une série d'objectifs et d'actions qui permettront de soutenir des **milieux de vie de qualité, diversifiés et complets**.

À cet égard, il s'avère nécessaire d'agir de façon intégrée sur l'ensemble des composantes des milieux de vie. Un milieu résidentiel doit non seulement comporter des logements variés, de qualité et en quantité suffisante pour répondre aux diverses catégories de ménages, mais aussi une gamme de services et d'équipements collectifs tels que des commerces, des écoles, des bibliothèques, des équipements sportifs et de loisirs et des espaces verts. Le milieu résidentiel doit également être bien desservi en transport collectif et offrir un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois. Enfin, le milieu résidentiel doit offrir un environnement sain et sécuritaire.

Le Plan énonce deux objectifs relatifs aux milieux de vie :

1 Améliorer la qualité des milieux de vie existants.

2 Favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014.

LA STRATÉGIE MUNICIPALE EN MATIÈRE D'HABITATION

La Ville agit spécifiquement en matière d'habitation en mettant en œuvre une stratégie qui s'articule autour de trois grands axes soit une offre résidentielle équilibrée, l'amélioration de l'habitat et du cadre de vie et le développement résidentiel.

Habitation : une convergence d'actions

La qualité et la diversité de l'habitat assurent à Montréal son équilibre social et démographique et lui confèrent un avantage économique concurrentiel. Pour améliorer l'offre résidentielle, la Ville met en œuvre une stratégie d'intervention en habitation qui, souscrivant aux principes du développement durable, prévoit :

- la gestion à long terme de la croissance, en alliant le développement du stock de logements et la conservation de l'habitat existant afin de consolider le territoire urbanisé;
- le maintien d'une société inclusive, où la diversité sociale, à l'échelle de la ville, des arrondissements et des projets, garantit une communauté viable, capable de soutenir une offre diversifiée de services.

La stratégie agit en appui et en complémentarité au marché et s'incarne par la mise en œuvre convergente de trois grands axes d'intervention.

1. Assurer une offre résidentielle équilibrée

L'actuelle pénurie de logements locatifs induit des difficultés d'accessibilité pour certains types de ménages, dont ceux à faible revenu, les nouveaux arrivants, les familles nombreuses, etc. Par ailleurs, l'augmentation des prix entraîne un accès de plus en plus difficile à la propriété pour les ménages à revenus modestes. En réponse à ces enjeux, la stratégie fait appel aux différents programmes existants ainsi qu'aux mesures incitatives et réglementaires visant à assurer une diversité sociale dans les grands projets immobiliers.

2. Améliorer l'habitat et le cadre de vie

L'état des logements a des incidences majeures sur la croissance de l'assiette fiscale et la qualité d'ensemble du cadre de vie. Malgré une bonne santé générale, l'habitat montréalais, construit en majorité avant 1960, requiert des mesures pour sa préservation et l'amélioration des conditions d'habitabilité ainsi que pour corriger les conditions particulières de détérioration qui touchent certains territoires ou types de bâtiments. Par ailleurs, l'évolution de la population se traduit par des besoins d'adaptation des espaces résidentiels pour répondre à des problématiques aussi diverses que le maintien à domicile des aînés, la croissance du travail à domicile, l'hébergement étudiant, les maisons de chambres, etc. La stratégie inclut des éléments des différents programmes existants ainsi que des mesures incitatives et réglementaires, et celles relatives à la salubrité et à l'entretien des logements. La stratégie comprend également des interventions dans le cadre de projets de revitalisation intégrée et la mise en œuvre, par l'Office municipal d'habitation de Montréal, de travaux majeurs dans les segments plus anciens du stock de logements à prix modique (HLM).

3. Promouvoir le développement résidentiel

Afin de concrétiser l'objectif de construire 60 000 à 75 000 logements au cours de la période 2004-2014, la stratégie prévoit les mesures suivantes, qui s'ajoutent aux éléments cités précédemment :

- programmes d'aide au recyclage de bâtiments non résidentiels;
- mise en place de mesures d'accueil et de soutien des projets immobiliers;
- activités de communication visant les investisseurs et les acheteurs éventuels;
- politique d'infrastructures prévoyant l'intervention de la Ville en complémentarité au secteur privé;
- disposition de terrains municipaux;
- poursuite de programmes de décontamination.

Une mise en œuvre axée sur le partenariat

La stratégie en matière d'habitation fait appel à des collaborations étroites avec de nombreux intervenants publics et privés, en particulier la Société d'habitation du Québec au chapitre du financement conjoint des programmes, les sociétés paramunicipales (Office municipal d'habitation de Montréal, Société d'habitation et de développement de Montréal, etc.), la Communauté métropolitaine de Montréal et divers organismes gouvernementaux du réseau de la santé et des services sociaux et des réseaux communautaires. Ces partenariats permettent une lecture intersectorielle des enjeux et constituent l'assise d'une approche diversifiée visant à répondre à l'ensemble des défis montréalais en habitation.

objectif

Améliorer la qualité des milieux de vie existants

Les milieux de vie montréalais sont généralement de qualité, diversifiés et complets. Presque entièrement construits, la plupart ne nécessitent pas d'interventions majeures. La Ville prévoit néanmoins des actions pour le maintien et l'amélioration de leur qualité.

Afin de baliser l'ensemble des interventions susceptibles d'accroître la qualité des milieux de vie existants et futurs, la Ville propose un ensemble de critères réunis dans la Charte des milieux de vie montréalais.

La Ville entend ainsi agir quant aux thèmes suivants:

- la revitalisation urbaine;
- l'aménagement des espaces verts publics et privés;
- la consolidation des rues, axes et centres commerciaux;
- l'amélioration des services et des équipements collectifs.

LA CHARTE DES MILIEUX DE VIE MONTRÉLAIS

Le Plan d'urbanisme prévoit neuf critères relativement à la qualité des milieux de vie montréalais :

1. **une gamme variée de logements**, tant pour le type que pour le prix, répondant au profil et aux besoins spécifiques des ménages montréalais dans une perspective d'harmonie sociale;
2. **une architecture de qualité** contribuant à enrichir le paysage urbain et l'identité des arrondissements;
3. **un aménagement du domaine public confortable, sécuritaire et accessible à tous**, privilégiant les déplacements à pied et à vélo et valorisant la végétation;
4. **un cadre de vie et une qualité d'environnement urbain** assurant la sécurité, le bien-être et la quiétude des résidents et favorisant l'épanouissement des individus et l'harmonie sociale;
5. **des parcs et des lieux publics** contribuant à enrichir la qualité de l'environnement urbain, permettant un accès à la verdure et aux espaces naturels et répondant aux besoins de tous les groupes d'âge en encourageant la pratique d'activités sportives, de détente et de plein air;
6. **des projets immobiliers intégrant les milieux naturels d'intérêt**, participant ainsi à leur protection, à leur mise en valeur et à l'enrichissement des milieux de vie;
7. **des commerces, des services et des équipements collectifs de voisinage** répondant aux besoins des résidents et accessibles à pied;
8. **une utilisation du transport collectif valorisée** par une desserte adéquate et une facilité d'accès au réseau, de même que par une densité suffisante et une mixité d'usages aux abords des points majeurs d'entrée au transport collectif;
9. **des emplois diversifiés** et intégrés de façon harmonieuse aux milieux de vie ou à proximité.

action 1.1

intervenir de façon intensive
et intégrée dans les secteurs
à revitaliser

MONTRÉAL, VILLE EN SANTÉ

Le concept Ville en santé repose sur des projets faisant appel à des acteurs issus du secteur public, du secteur privé et des milieux communautaires visant à améliorer la santé individuelle et publique.

Le concept se traduit par un ensemble d'actions portant sur la santé, les services sociaux et communautaires ainsi que sur l'espace urbain.

Le principe de base a pour objectif d'assurer la santé des individus en s'attaquant aux causes sociales et environnementales de certains maux. Ainsi, les interventions sur le cadre urbain visent l'amélioration de la qualité de vie et donc, celle de la santé des individus.

Malgré la qualité générale des milieux de vie montréalais, des interventions sont requises dans les secteurs à revitaliser (voir carte 2.1.1). Ceux-ci ont été définis à partir de données socio-économiques provenant du recensement de Statistique Canada de 2001.

Les interventions seront guidées par une Stratégie de revitalisation urbaine intégrée qui touchera à la fois le cadre physique et bâti des secteurs visés et les services offerts à la population. Elle fera appel à la collaboration de multiples acteurs en plus de la Ville de Montréal, comme les commissions scolaires, le milieu communautaire, les CLSC, le milieu des affaires de même que la population en général. Elle s'inscrira ainsi dans l'esprit de Ville en santé. Les principales mesures de cette stratégie concernent l'aménagement urbain, le logement et le développement social et communautaire.

Moyens de mise en œuvre

Élaborer et mettre en œuvre la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée portant notamment sur les éléments suivants :

en matière d'habitation :

- l'application des programmes de rénovation résidentielle;
- la construction de logements abordables et de logements sociaux;
- l'entretien et la mise aux normes des logements reposant sur la mise en place d'un nouveau Code du logement et par l'application des programmes de subventions;

en matière de parcs et d'espaces verts :

- l'aménagement de parcs locaux;
- l'aménagement de parcs-écoles et de jardins communautaires;

en matière d'aménagement du domaine public :

- le réaménagement d'artères commerçantes;
- la plantation d'arbres;
- l'aménagement de ruelles;
- l'atténuation des nuisances;
- l'amélioration de l'accessibilité aux lieux publics pour les personnes à mobilité réduite;
- l'amélioration de la sécurité des lieux publics;

en matière d'équipements collectifs et de services :

- l'amélioration de l'offre d'équipements collectifs : bibliothèque, centre de loisirs, équipement récréatif ou sportif, garderie, etc.;
- l'amélioration des services communautaires, notamment dans les domaines de l'aide alimentaire, de la prévention du décrochage scolaire, de la prévention de la criminalité ou d'autres problématiques sociales.

PROGRAMME RÉNOVATION QUÉBEC

En partenariat avec la Société d'habitation du Québec (SHQ), la Ville définit et met en œuvre différents volets d'aide pour encourager les propriétaires et les constructeurs à investir pour moderniser le stock de logements, améliorer l'habitat et construire de nouveaux logements, en priorité dans les secteurs à revitaliser désignés dans le cadre de ce programme. Des enveloppes budgétaires permettent annuellement, en moyenne, la rénovation majeure de 500 logements et la rénovation mineure de 4 000 logements.

Rénovation majeure

Ce volet aide les propriétaires de bâtiments résidentiels vétustes situés dans les secteurs désignés du programme et de bâtiments barricadés ou abandonnés partout à Montréal, à réaliser une rénovation majeure. Il vise la remise en état complète de toutes les composantes du bâtiment, la mise en conformité aux codes et règlements applicables ainsi que la modernisation des logements à la hauteur des exigences contemporaines des ménages.

Rénovation mineure

Ce volet aide les propriétaires à rénover ou à remplacer certaines composantes des bâtiments résidentiels comprenant des logements locatifs.

Démolition de bâtiments accessoires

Ce volet encourage, partout à Montréal, la démolition des bâtiments accessoires irrécupérables ou dangereux afin de réduire les risques d'incendie et de mettre en valeur les cours arrière et les abords des ruelles.

Stabilisation des fondations

Ce volet aide, partout à Montréal, les propriétaires-occupants à faire face aux impacts financiers reliés à l'affaissement des fondations de leur propriété.

Amélioration de la sécurité

Ce volet aide les propriétaires d'immeubles résidentiels de grande hauteur et de bâtiments locatifs de plus de neuf logements à répondre aux normes minimales de sécurité incendie.



LA STRATÉGIE DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE

La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée, issue des consensus du Sommet de Montréal de juin 2002, repose sur une approche d'interventions intégrées. Pour améliorer les conditions de vie des résidents dans les secteurs à revitaliser, il faut agir sur plusieurs éléments du cadre physique et bâti, comme le logement, les équipements et l'aménagement urbain. Il faut également intervenir, en collaboration avec les instances responsables, sur les facteurs sociaux et économiques. Une approche intégrée et multisectorielle aura ainsi plus d'effet, à long terme, pour améliorer les conditions physiques et socio-économiques dans les secteurs visés.

D'autres pays occidentaux ont adopté cette approche depuis plus de dix ans. Montréal a également une certaine expérience dans ce domaine. Il ressort que ces différents programmes de revitalisation ne peuvent avoir d'effets durables sans une intervention soutenue à moyen et long terme.

Le programme « Nouveau urbain » mis en place en 2002 vise essentiellement des objectifs semblables. La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée soutenue par la Ville de Montréal se veut une suite à plus long terme de ce programme. S'appuyant sur une analyse de facteurs socio-économiques des secteurs moins favorisés de Montréal, cette stratégie intégrera des programmes municipaux sectoriels et fera appel à des sommes spécifiques en vue d'y intervenir de façon prioritaire.

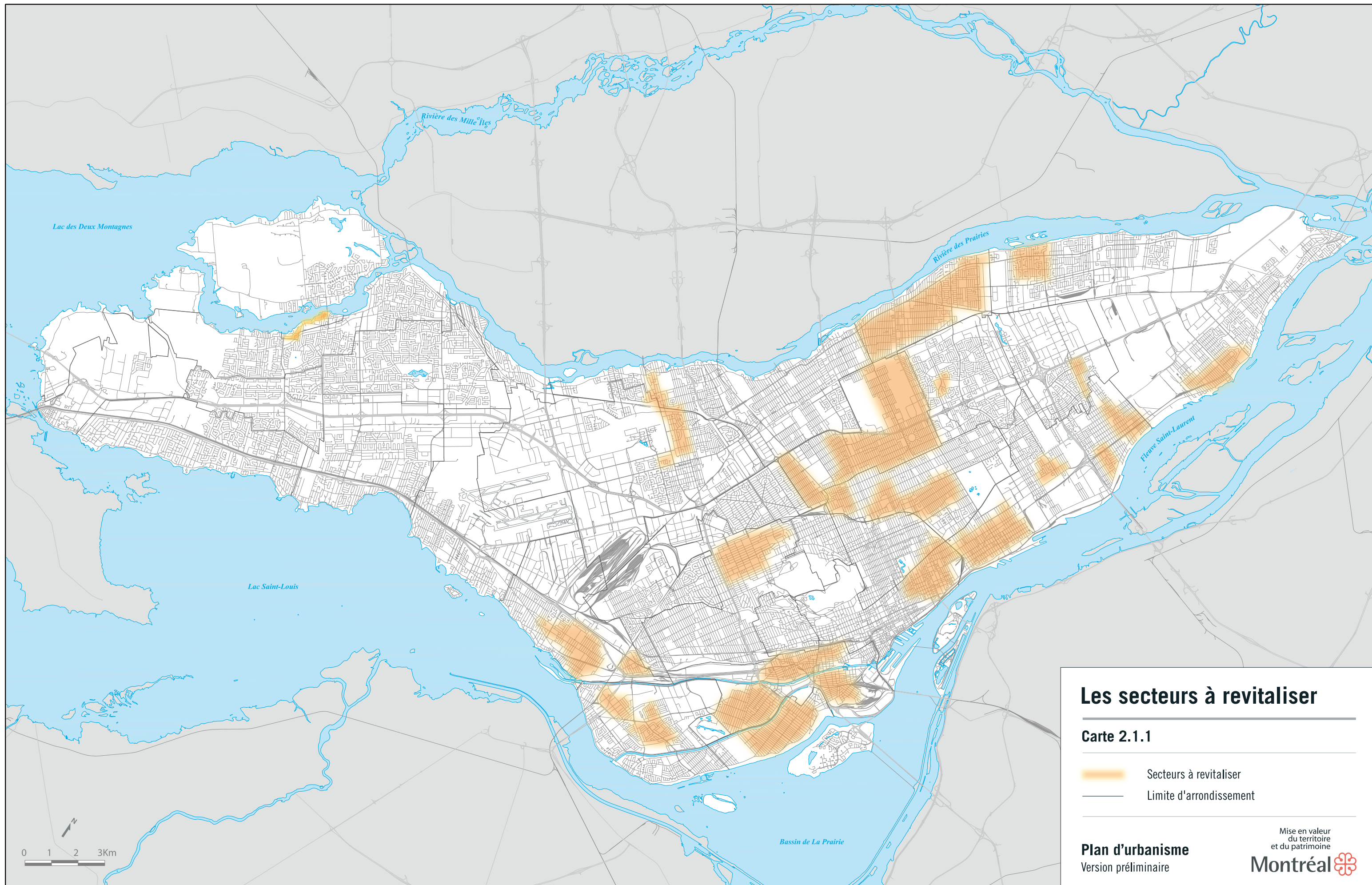
L'objectif premier de la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée est d'améliorer les conditions de vie des résidents des secteurs visés pour qu'à moyen terme la disparité entre ces secteurs et le reste de la ville diminue, sans pour autant qu'il ne s'accroisse ailleurs.

La préparation, la gestion et la mise en œuvre de cette Stratégie seront essentiellement décentralisées. Elle encadrera toutefois l'ensemble des opérations et des budgets pour assurer une équité de traitement et d'approche. Cependant, compte tenu de la diversité des situations et des besoins, les secteurs et la planification des interventions seront déterminés en accord avec les arrondissements. Le contexte social et physique variant beaucoup d'un secteur à l'autre, il s'avère difficile de déterminer des critères de sélection pour mettre en priorité certains types d'intervention à l'échelle de la ville.

Par conséquent, un plan intégré de revitalisation urbaine sera dressé par arrondissement à la suite de projets pilotes en fonction des objectifs et des critères de la Stratégie et selon les besoins spécifiques de chaque secteur d'intervention. Ces plans seront élaborés pour dix ans et soumis à une révision périodique.

L'élaboration des plans et le suivi de leur mise en œuvre s'appuieront sur une concertation locale avec les organismes institutionnels de la santé, de l'éducation, du milieu communautaire, du milieu économique, etc.

La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée pourra comprendre certains outils de mise en œuvre qui restent encore à être précisés : la reconduction d'ententes telles que le programme Nouveau urbain, les fonds de réserve foncière pour l'acquisition de terrains à construire, l'intégration de certains autres programmes gouvernementaux (en matière de lutte à la pauvreté et d'employabilité, par exemple), ou l'implication de certains fonds privés pour la mise en œuvre d'interventions en matière de logement abordable, d'équipement communautaire et de services.



Les secteurs à revitaliser

Carte 2.1.1

-  Secteurs à revitaliser
-  Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal 

action 1.2

aménager des espaces verts
publics et privés qui contribuent
à enrichir les milieux de vie

Les parcs, les autres lieux publics ainsi que les espaces verts privés sont essentiels à la qualité de vie des résidents, car ils favorisent un contact avec les éléments naturels tout en offrant un accès à la pratique d'activités sportives, de détente et de plein air. Bien aménagés, ils contribuent à enrichir la qualité de vie urbaine.

Il est important d'assurer une adéquation entre les besoins variés et évolutifs de la population et la localisation, le nombre, l'accessibilité et la qualité de l'aménagement des parcs et des autres lieux publics. L'objectif 14 du Plan présente certains principes d'aménagement qui traduisent notamment l'importance à accorder au piéton.

Moyens de mise en œuvre

- Conférer un rôle structurant aux parcs, aux places et aux autres espaces verts dans l'organisation et la planification des milieux de vie.
- Accroître la qualité et la quantité des parcs et des lieux publics par l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de création et de réaménagement.
- Conserver et mettre en valeur les éléments naturels dans les projets résidentiels (voir objectif 16).
- Assurer le verdissement des secteurs résidentiels en incitant à la plantation d'arbres, notamment dans la cour avant des propriétés privées selon les principes de la Politique de l'arbre (voir objectif 11).
- Créer des parcs-écoles et des jardins communautaires.



action 1.3

favoriser la consolidation des
rues, des axes et des centres
commerciaux les plus dynamiques

Pour qu'un milieu de vie soit complet, une desserte commerciale répondant aux besoins de la population résidante est essentielle. La Ville entend donc agir et favoriser ainsi l'équilibre commercial au sein des milieux de vie.

L'activité commerciale a subi au cours des dernières décennies divers effets liés aux transformations structurelles des activités de détail. En particulier, le développement du commerce de grande surface a entraîné de nouvelles répercussions sur la répartition et la composition de l'offre commerciale. Certaines rues commerçantes, soutenues par le changement des modes de consommation et du profil démographique local, réagissent à cette restructuration du marché en accueillant de nouvelles formes de commerce et des entreprises de services. Elles s'adaptent et se transforment en s'éloignant de la desserte traditionnelle pour tendre vers une certaine spécialisation.

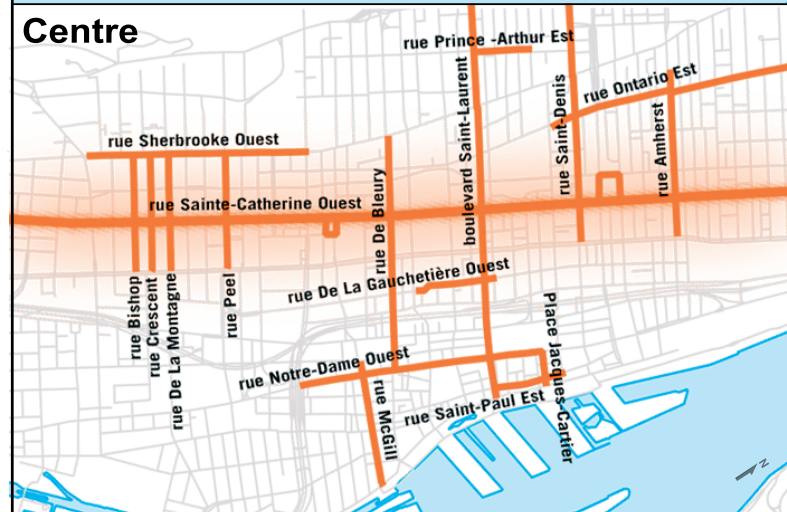
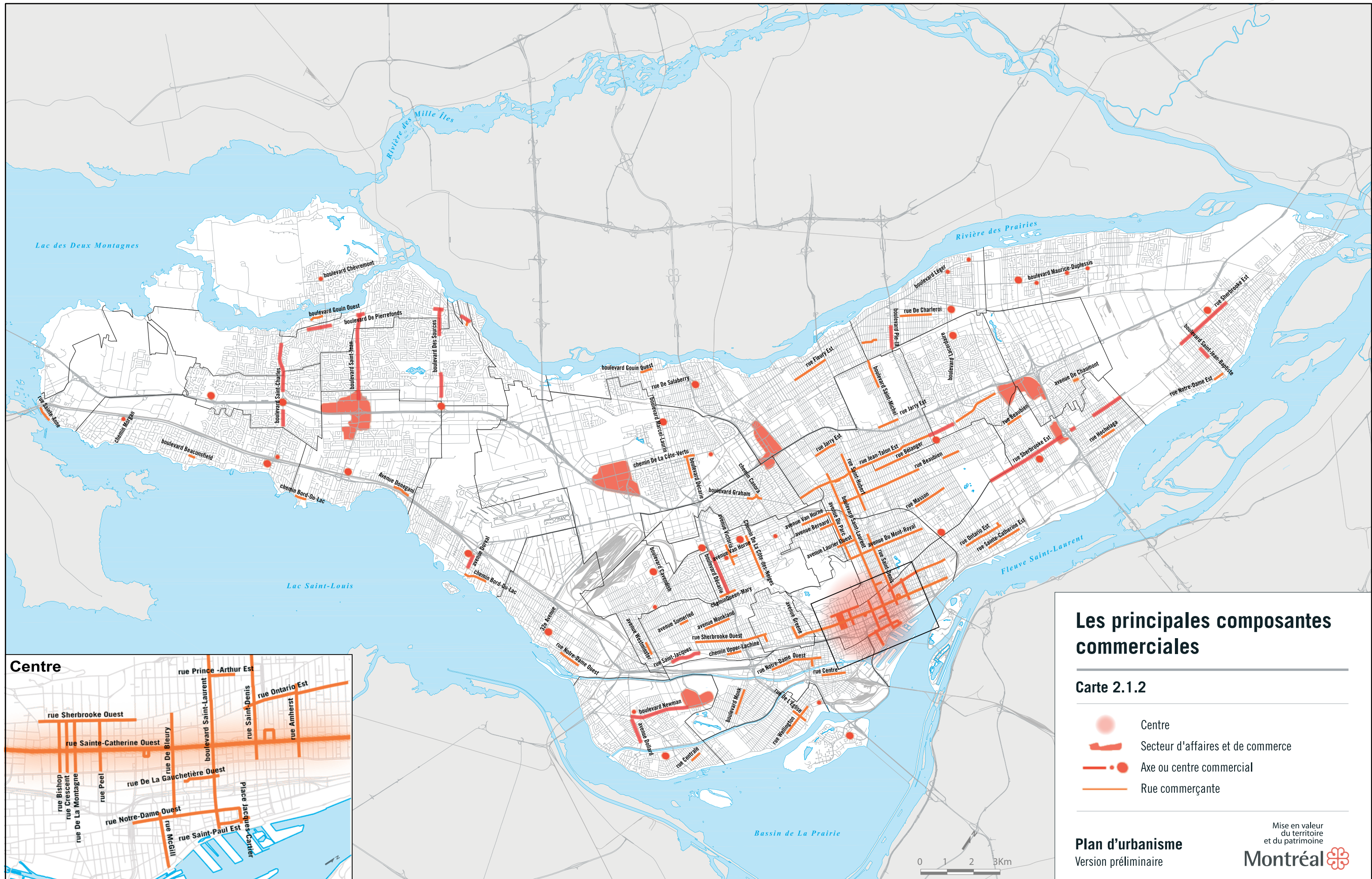
En soutien aux milieux de vie, la Ville agira pour maintenir et consolider l'activité commerciale. La carte 2.1.2 illustre notamment l'armature principale des rues, des axes et des centres commerciaux qui desservent les milieux de vie.

Dans plusieurs milieux de vie, la desserte commerciale est principalement assurée par des établissements de moyenne et de grande surfaces situés sur les grands axes et dans les centres commerciaux orientés vers l'automobile. Dans l'esprit d'une meilleure contribution de ce type de commerce au tissu urbain, l'objectif 13 souligne l'importance de mettre en place un cadre réglementaire assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et grande surfaces.

Moyens de mise en œuvre

- Instaurer ou renforcer les mesures réglementaires appropriées.
- Élaborer et mettre en œuvre des programmes d'action concertés avec les regroupements de commerçants ainsi que les autres intervenants du milieu.
- S'assurer que le traitement des rues, des axes et des centres commerciaux vise à accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités (voir objectif 14). Ce traitement contribuera à l'amélioration de la qualité de ces lieux quant à :
 - l'affichage;
 - l'accessibilité;
 - la place du piéton;
 - le mobilier urbain;
 - la plantation de végétaux.





Les principales composantes commerciales

Carte 2.1.2

- Centre
- Secteur d'affaires et de commerce
- Axe ou centre commercial
- Rue commerçante

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

0 1 2 3Km

action 1.4

améliorer les services à la population par le maintien ou l'implantation des équipements collectifs ou institutionnels locaux dans les milieux de vie

Les milieux de vie montréalais sont riches d'une multitude d'équipements collectifs ou institutionnels de rayonnement local : les écoles primaires et secondaires, les lieux de culte, les bibliothèques, les Maisons de la culture et les centres culturels, sportifs et communautaires ainsi que les établissements de santé et de soins de longue durée.

Les équipements collectifs ou institutionnels locaux sont étroitement liés aux divers milieux par leur histoire ou leur vocation. Ils contribuent à la vie communautaire, renforcent le sentiment d'appartenance des résidents et répondent aux besoins de la population. Ainsi, la Ville entend soutenir leur maintien ou l'implantation des nouveaux équipements, en tenant d'abord compte du potentiel offert par les bâtiments existants.

Moyens de mise en œuvre

- Réutiliser à des fins d'usages collectifs ou institutionnels les bâtiments libérés lorsqu'une institution cesse ses activités.
- Élaborer et mettre en œuvre le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs de Montréal.

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS DE MONTRÉAL

La Ville a entrepris l'élaboration d'un Schéma directeur de développement des équipements de loisirs de Montréal qui devrait être adopté à l'automne 2004. Ce dernier comprendra les Plans directeurs de développement des équipements de loisirs des arrondissements.

Le contenu du Schéma directeur s'articulera autour de quatre axes majeurs soit :

- un inventaire quantitatif;
- un inventaire qualitatif;
- des projections en fonction des tendances démographiques;
- des recommandations établissant des priorités d'investissement en fonction des besoins futurs.



objectif

Favoriser la construction de
60 000 à 75 000 logements
entre 2004 et 2014

Guidée par les principes de développement durable, la Ville entend favoriser la consolidation de son territoire dans le respect des caractéristiques urbaines et architecturales existantes. Le défi est de taille puisqu'au cours des dernières décennies, la croissance résidentielle a favorisé le développement des secteurs périphériques de Montréal. Ainsi, la Ville de Montréal, qui compte pour près de 53 % de la population de la région métropolitaine de recensement (RMR), n'a accueilli en moyenne que 27 % des nouveaux ménages entre 1991 et 2001.

Pour la période 2004-2014, l'augmentation du nombre de ménages est estimée à environ 150 000 dans la région métropolitaine de Montréal. La Ville se fixe un objectif ambitieux, mais réaliste, de soutenir la construction de 60 000 à 75 000 nouveaux logements et d'accueillir ainsi 40% à 50% de ces 150 000 nouveaux ménages. On note que la part des logements mis en chantier sur le territoire de la Ville de Montréal entre 1981 et 2001 varie de 24 % à 38 %. Pour atteindre son objectif, la Ville devra donc consacrer d'importants efforts.

STRATÉGIE D'INCLUSION DU LOGEMENT ABORDABLE

La promotion de la diversité et de la mixité sociale renvoie autant à des valeurs sociales qu'à des considérations économiques. Il importe que les employés des entreprises et institutions puissent trouver, à une distance raisonnable de leur travail, un logement à un prix compatible avec leur revenu. Pour mettre en œuvre cet objectif, la Ville de Montréal développera une stratégie d'inclusion du logement abordable qui viendra renforcer et compléter les actions déjà en cours à cet égard.

La stratégie visera à ce qu'une proportion de nouveaux logements puissent être abordables, en accession à la propriété ou en location, à des clientèles à revenus modestes. Les constructeurs seront incités à produire des logements dont le coût de revient est inférieur au marché de référence, par des concepts urbains et architecturaux de qualité mais plus économiques, tout en respectant la viabilité financière des projets et les échéanciers de réalisation. Cette production de logements abordables pourra être couplée à des subventions variant selon les revenus de la clientèle visée.

La stratégie devra fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs précis et reposer notamment sur une diversité d'outils existants ou à développer :

- exigences lors de la vente de terrains municipaux;
- optimisation des programmes de subvention en habitation;
- critères de priorité lors de la sélection de projets bénéficiant d'investissements publics (Revi-Sols, financement des infrastructures, etc.);
- adaptation de certaines normes d'urbanisme et mise au point de mesures d'incitation pour les promoteurs.

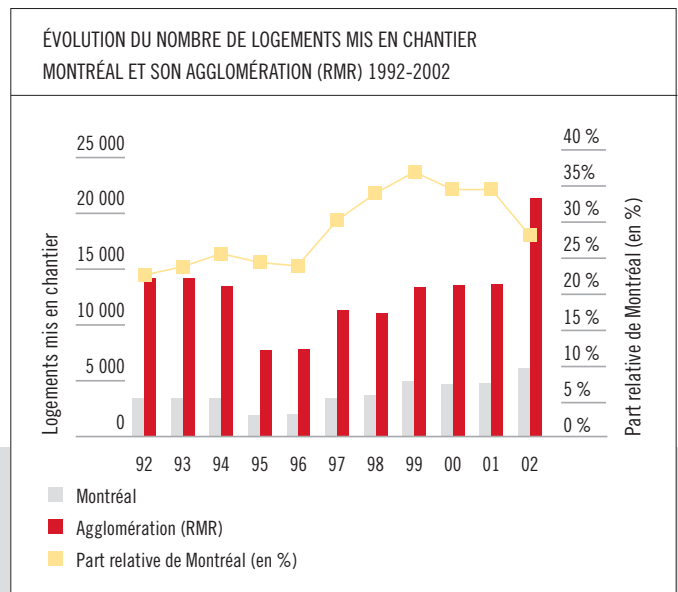
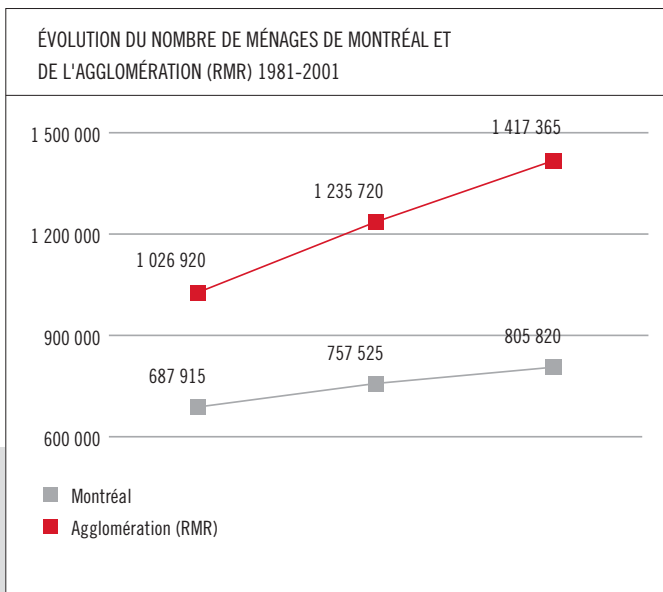
Enfin, la Ville étudiera, en collaboration avec les acteurs intéressés, la possibilité de recourir au zonage d'inclusion, un nouvel outil dont la mise en place serait conditionnelle à l'obtention de nouveaux pouvoirs. Il serait alors possible d'exiger qu'un pourcentage minimal de logements abordables soient construits.

Par ailleurs, le territoire montréalais comprend au total 22 km² de grands terrains vacants et de sites à transformer. D'une part, les grands terrains vacants couvrent une superficie de 13 km² pour un potentiel de quelque 55 000 nouveaux logements (voir action 2.1). D'autre part, les sites propices à une transformation à des fins d'habitation occupent 9 km² et permettraient de construire approximativement 55 000 nouveaux logements (voir action 2.2). Montréal se retrouve ainsi avec un potentiel total d'environ 110 000 nouveaux logements sans compter celui correspondant aux petits terrains vacants qui s'inscrivent dans la trame urbaine existante. À cela, s'ajoutent les bâtiments non-résidentiels à transformer qui représentent plusieurs milliers de logements.

Une grande partie du potentiel, soit environ 15 000 logements, se retrouve au Centre de Montréal, qui offre d'ailleurs un ensemble d'infrastructures de transport, de commerces et d'équipements existants en plus d'une excellente desserte en transport collectif (voir objectif 6). L'ouest et le centre-nord de la ville comptent aussi une large part des terrains propices à la construction résidentielle.

La Ville entend soutenir la construction d'une diversité de logements répondant aux profils et aux besoins évolutifs des ménages montréalais, compte tenu notamment du vieillissement de la population. Aussi, on vise à assurer :

- une variété de tailles et de types de logements répondant aux multiples compositions de ménages;
- des logements tant locatifs qu'en copropriété ou en propriété individuelle;
- une diversité de prix.



LES PROGRAMMES DE SUBVENTION À LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

SOLIDARITÉ 5 000 LOGEMENTS

Programme pour faciliter la création de 5 000 logements sociaux et communautaires destinés à des ménages à faible revenu comprenant des familles, des personnes âgées ou seules et des clientèles à besoins particuliers. Les projets sont réalisés par des coopératives, par des organismes à but non lucratif ou par l'Office municipal d'habitation de Montréal. Ce programme se décline en cinq volets :

Accès-logis Québec

Ce volet finance jusqu'à 65 % des coûts reconnus de réalisation des projets (acquisition d'immeubles, construction, etc.). La moitié des logements construits seront destinés à des ménages pouvant bénéficier du Programme de supplément au loyer.

Logement abordable Québec – volet social et communautaire

Ce volet finance jusqu'à 75 % des coûts reconnus de réalisation des projets. Trois quarts des logements construits seront destinés à des ménages à faible revenu répondant aux critères d'admissibilité à une habitation à loyer modique.

Rénovation Québec – volet création de logements

Ce volet incite les constructeurs et les investisseurs à construire des logements sur des terrains vacants situés dans les secteurs à revitaliser (voir objectif 1), à transformer des bâtiments à des fins résidentielles, ou à démolir des bâtiments non résidentiels pour construire des logements. Partout à Montréal, les interventions sur les bâtiments non résidentiels vacants ou en voie de le devenir sont admissibles à une aide.

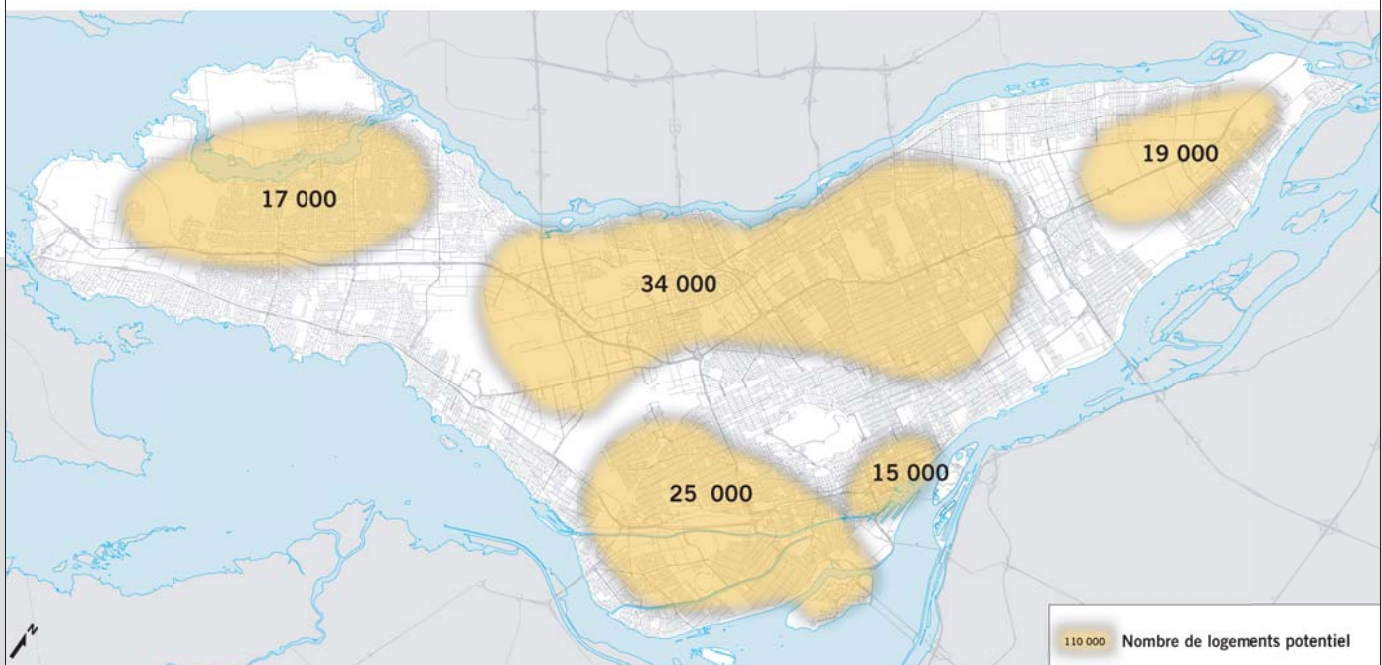
Rénovation Québec – volet accession à la propriété

Ce volet facilite l'accession à la propriété et par le fait même stimule les promoteurs à produire des logements abordables par une aide aux acheteurs de propriétés neuves abordables ainsi qu'aux locataires qui occupent déjà un immeuble locatif de deux à cinq logements.

Logement abordable Québec –volet privé

Ce volet, financé par la Société d'habitation du Québec (SHQ), la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et la Ville, est mis en œuvre par la Ville afin d'encourager le secteur privé à construire des logements dont les loyers seront soumis à un contrôle pendant une période de dix ans. La clientèle visée est constituée de ménages à revenu moyen.

LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL



action 2.1

stimuler la construction de logements sur les terrains vacants propices à la construction résidentielle

DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES

La Ville entend que les nouveaux projets tiennent compte, par leur aménagement, des préoccupations de nature environnementale notamment en prévoyant :

- l'aménagement des nouveaux milieux de vie en lien avec les objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires (voir objectif 16);
- une saine gestion des eaux de ruissellement en prévoyant, par exemple, des bassins de rétention ou d'autres ouvrages de captage (voir les objectifs 16 et 18);
- la mise en place de mesures d'atténuation dans les nouveaux projets résidentiels situés aux abords des sources de nuisances (voir objectif 20).

Le territoire de Montréal recèle un potentiel de développement résidentiel qui se situe sur des terrains vacants. Les secteurs propices à la construction résidentielle sont en continuité avec un milieu de vie desservi par le transport collectif existant où on retrouve des services à la population. En général, ils ne sont pas adjacents à une autoroute ou à une autre source de nuisances. Le cas échéant, on prévoira des mesures de mitigation telles que l'aménagement de talus, la plantation de végétaux ou la construction d'un mur.

Une bonne part du potentiel de construction résidentielle se trouve sur de grandes superficies de terrains vacants nécessitant des opérations de planification d'ensemble et de lotissement. C'est le cas notamment des grands secteurs de l'est et de l'ouest de l'île de Montréal ainsi que de ceux situés sur l'île des Sœurs et sur l'île Bizard. Certains correspondent à des écoterritoires et nécessitent donc une attention particulière en matière de protection du paysage urbain et de mise en valeur du patrimoine naturel.

À ces grands terrains vacants, il faut ajouter le potentiel que représentent les terrains de moindre superficie et qui sont dispersés sur le territoire montréalais. Une attention particulière devra être portée à l'insertion harmonieuse des nouveaux bâtiments dans le tissu existant.

Moyens de mise en œuvre

- Planifier, à l'aide d'outils réglementaires comme le Programme particulier d'urbanisme (PPU) et le Plan d'aménagement d'ensemble (PAE), les grands secteurs à construire afin d'encadrer leur développement.
- Soutenir, notamment à l'aide de programmes, la construction de logements sur les terrains vacants propices à la fonction résidentielle.
- Mettre en place un programme d'aide financière favorisant l'intensification et la densification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif (voir objectif 3).



action 2.2

soutenir le changement de vocation, à des fins résidentielles, de secteurs et de bâtiments actuellement occupés à des fins autres que l'habitation

Le territoire montréalais comprend plusieurs secteurs et bâtiments à transformer qui sont actuellement voués à un usage non résidentiel et qui sont largement sous-utilisés. Ces secteurs et ces bâtiments se retrouvent présentement dans quatre catégories : secteurs industriels, secteurs commerciaux, grandes propriétés institutionnelles et bâtiments non résidentiels.

Secteurs industriels

De grands secteurs industriels sous-utilisés, comme le triage Outremont, sont appelés à connaître une requalification à des fins résidentielles ou mixtes comportant à la fois de l'habitation et des activités commerciales et d'emplois. Certains de ces secteurs sont désignés comme devant faire l'objet d'une planification détaillée, notamment :

- Abords des voies du CP, en particulier dans le secteur du triage Outremont (voir 4.2);
- Canal de Lachine (voir 4.8);
- Griffintown (voir 4.8.1);
- Lachine Est (voir 4.8.2).

Secteurs commerciaux

Malgré l'essor et le renouveau commercial observés dans certains secteurs, le taux d'inoccupation des rues commerçantes locales est élevé et des tronçons présentent un environnement dégradé, tandis que des centres commerciaux de première génération perdent leur vitalité. Certains de ces espaces commerciaux sous-utilisés présentent un potentiel de requalification et de densification à des fins résidentielles tandis que d'autres présentent une occasion d'intensifier l'occupation du sol en introduisant l'habitation comme fonction complémentaire au commerce.

Déjà, la conversion de certains de ces sites se concrétise. Mentionnons le boulevard Schevchenko et le Centre commercial Cavalier de LaSalle dans l'arrondissement de LaSalle.

Grandes propriétés institutionnelles

Sur l'ensemble du territoire montréalais, il existe des grandes propriétés institutionnelles qui pourraient être transformées en partie ou en totalité à des fins résidentielles. Ces institutions présentent souvent de grandes superficies de terrain, une implantation pavillonnaire de faible densité, le tout fréquemment doté de qualités architecturale et paysagère. Le projet du site Louis-H.-La Fontaine est un exemple de cette transformation d'une partie de terrain à des fins résidentielles. L'intégrité architecturale des bâtiments et de la propriété est maintenue tout en offrant la possibilité de développer un nouveau milieu de vie de qualité.

Plusieurs de ces grandes propriétés institutionnelles sont identifiés à la carte 2.6.1 à cause de leur intérêt patrimonial et architectural. Ainsi, les interventions relatives aux changements de vocation et à la construction sur ces propriétés seront assujetties à des outils réglementaires décrits à l'objectif 15.



Bâtiments non résidentiels

La création de logements dans des bâtiments non résidentiels désaffectés ou désuets est en progression constante dans les arrondissements centraux de la ville depuis plusieurs années. Elle représente un pourcentage non négligeable du potentiel de construction résidentielle.

Il apparaît pertinent d'encourager la construction de logements dans des bâtiments ou des secteurs à transformer dans la mesure où ceux-ci :

- bénéficient d'une accessibilité directe au réseau de transport collectif;
- sont situés à proximité de commerces, de services et d'équipements collectifs existants;
- sont suffisamment éloignés des secteurs de nuisances ou d'incompatibilité ou, à tout le moins, des mesures de mitigation peuvent être prévues.
- ne présentent pas un niveau de contamination au-delà des normes acceptables pour un usage résidentiel.

Moyens de mise en œuvre

- Stimuler, à l'aide des programmes existants et futurs, la transformation de sites et de bâtiments propices à la fonction résidentielle.
- Réaliser, dans un concept d'aménagement intégré, des ensembles mixtes d'habitation, de commerces ainsi que d'emplois afin d'intégrer les secteurs ou les bâtiments à transformer avec le tissu urbain aux secteurs résidentiels avoisinants (voir objectif 9).
- Adapter la réglementation afin d'encourager la transformation de sites et de bâtiments institutionnels, tout en s'assurant de préserver l'intégrité des valeurs patrimoniales et paysagères (voir objectif 15).
- Mettre en place un programme de réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles (voir objectif 19).
- Prévoir des mesures de mitigation lorsque les nuisances environnantes l'exigent (voir objectif 20).

Le développement immobilier est largement hypothéqué par la contamination des sols. De nombreux sites demeurent en attente d'une requalification, faute de connaissance approfondie du niveau de contamination et, dans une étape ultérieure, de moyens de réhabilitation efficaces, rapides et à coûts raisonnables (voir objectif 19) .



2.2

Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain

On estime que d'ici 2010, des investissements de plus de 2 milliards de dollars seront nécessaires pour remplacer les équipements fixes et les voitures du réseau du métro (environ 1,6 milliard de dollars) et rajeunir la flotte des 1 600 autobus (600 millions de dollars).

En ce qui a trait au réseau routier, il est estimé que plus de 380 millions de dollars par année, pendant une période de dix ans, seraient requis afin de remettre et de maintenir en bon état le réseau routier municipal, les ponts, les tunnels et les autres actifs (pistes cyclables, feux de circulation).

D'entrée de jeu, le Plan d'urbanisme reconnaît les réseaux de transport comme étant les éléments structurants et porteurs du concept d'organisation spatiale. Le Plan privilégie donc la consolidation des divers milieux montréalais déjà desservis par d'importants réseaux de transport. En complément, il préconise la mise en valeur de certains secteurs de la ville, lesquels nécessitent une approche particulière d'intervention en raison de la complexité des problématiques d'aménagement qui les caractérisent. Ces secteurs sont identifiés par le Plan comme devant faire l'objet d'une planification détaillée (voir chapitre 4). En raison du rôle structurant des réseaux de transport, plusieurs exigent des interventions majeures en matière de transport collectif et routier.

Conformément à l'approche privilégiée au parti d'aménagement, le Plan appuie la conservation et l'utilisation optimale des réseaux de transport. À cette fin, le Plan prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif et permettant ainsi de réduire la production de gaz à effet de serre. De fait, la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal.

La Ville de Montréal souligne l'importance de maintenir en bon état les réseaux de transport et d'accroître leur efficacité. Qu'il s'agisse du maintien ou du développement des réseaux de transport, les interventions nécessiteront des investissements substantiels, tant du gouvernement du Québec que de la Ville de Montréal. À cet égard, la Ville juge opportun que le gouvernement du Québec revoie ses priorités en ce qui a trait à l'utilisation des sommes provenant du Fonds canadien des infrastructures stratégiques du gouvernement fédéral à des fins de transport collectif plutôt que de réalisation de projets routiers.

Par ailleurs, en préconisant des milieux de vie plus complets et diversifiés, le Plan encourage également les déplacements à pied et à vélo en lien avec une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain.

Le Plan confirme le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises. En ce sens, la Ville privilégie la consolidation des infrastructures existantes.

Le Plan d'urbanisme énonce deux objectifs relatifs aux déplacements des personnes et des marchandises :

3 Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés.

4 Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes.

LE RÔLE DES PRINCIPAUX ACTEURS EN MATIÈRE DE TRANSPORT À MONTRÉAL

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Le MTQ assure la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent à un développement économique et social durable du Québec. Il planifie, conçoit, construit et finance les infrastructures et les systèmes de transport, notamment les réseaux autoroutiers et de transport collectif.

Le Plan de gestion des déplacements 2000 présentait une vision du développement des transports pour la région métropolitaine de Montréal et proposait des orientations et des solutions répondant aux besoins de déplacements des personnes et des marchandises.

Agence métropolitaine de transport (AMT)

L'AMT, organisme gouvernemental, a reçu la mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation du transport collectif.

L'AMT gère et finance le réseau métropolitain de trains de banlieue (comptant 5 lignes), les stationnements incitatifs, les voies réservées et les terminus d'autobus. Elle voit aussi à la planification, à la coordination, à l'intégration et à la promotion des services de transport collectif.

Son Plan stratégique est formulé annuellement dans un document d'orientations présentant les priorités, les objectifs, les actions et le budget pour l'année, accompagnés d'indicateurs de performance ainsi que d'un programme triennal d'immobilisations.

Société de transport de Montréal (STM)

La STM favorise et organise les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur le territoire montréalais. Elle gère les réseaux de métro (comprenant 4 lignes et 65 stations) et d'autobus (comprenant 173 lignes) tout en contribuant au développement et à la promotion du transport collectif. La Société élabore un Plan stratégique de développement du transport collectif 2004-2013 de même qu'un Plan d'affaires quinquennal 2004-2008.

LA PRIORITÉ ACCORDÉE AUX INTERVENTIONS EN TRANSPORT COLLECTIF

Selon les principes élaborés au parti d'aménagement, soit le développement durable et l'application du Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs.

Dans ce contexte, malgré l'insuffisance des ressources financières, la Ville de Montréal reconnaît l'importance d'investir dans le maintien et le développement des réseaux de transport collectif et incite les gouvernements supérieurs à soutenir cette orientation.

La Ville de Montréal possède un imposant patrimoine en matière de transport collectif et entend favoriser une utilisation optimale des réseaux existants. En accordant sa priorité au transport collectif, la Ville choisit de desservir le plus grand nombre de citoyens possible, souscrivant ainsi au principe de l'équité sociale, et d'offrir à tous les Montréalais, un accès aux lieux de résidence, aux secteurs d'emplois, d'étude et de loisir. Du coup, elle confirme le rôle structurant des réseaux de transport collectif dans l'organisation de son territoire.

À l'heure des choix de développement des réseaux de transport collectif, la Ville de Montréal préconise les interventions desservant les milieux les plus densément peuplés, traduisant sa volonté d'offrir un service au plus faible coût possible par passager transporté. C'est pourquoi la Ville favorise la poursuite du développement des réseaux de transport collectif dans les milieux déjà structurés à cette fin.

Soucieuse de la préservation des milieux établis, la Ville de Montréal veut favoriser la venue de modes de transport collectif qui s'intégreront harmonieusement au cadre bâti et qui participeront à la consolidation et à la revitalisation des milieux de vie.

LE PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

La Ville a entrepris l'élaboration d'un Plan de transport et prévoit l'adopter en 2005. Le Plan de transport soutiendra les orientations du Plan d'urbanisme, notamment en ce qui a trait au transport collectif comme mode privilégié et au développement de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises.

Le Plan de transport inclura le Plan d'action vélo, le Plan de camionnage et la Politique de stationnement. À cet égard, le Plan de transport quantifiera la réduction visée de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre.

objectif

Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés

Entre 1982 et 1998, la population de l'île de Montréal s'est maintenue autour de 1,8 million d'individus alors que le nombre de ménages a augmenté d'environ 9 %, passant de 709 500 à 772 000 en raison de la diminution du nombre de personnes par ménage. Au cours de la même période, le nombre d'automobiles appartenant à des Montréalais a augmenté de 581 200 à 707 600, soit une croissance de 22 %, le ratio passant de 0,8 à 0,9 automobile par ménage.

Malgré une diminution de sa part modale, le transport collectif est fortement utilisé à Montréal, comparativement aux autres grandes agglomérations nord-américaines. Les Montréalais effectuent en moyenne 222 déplacements en transport collectif annuellement, contre 210 à Toronto et 63 dans les principales villes américaines (New York, Boston, Chicago, Détroit, Denver, Houston, Los Angeles, Phoenix, Portland, San Diego, San Francisco, Washington, Sacramento).

Les grandes tendances

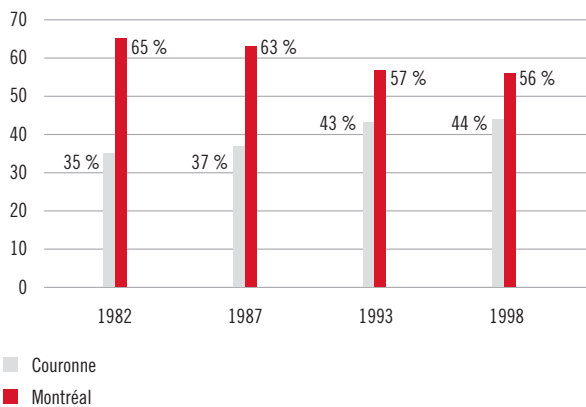
Les déplacements dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal sont en hausse. Entre 1982 et 1998, le nombre de déplacements quotidiens dans la RMR est passé de 6,2 millions à 8,9 millions. Au cours de la même période, les déplacements sur le territoire de Montréal sont passés de 4 millions à 5 millions. Le MTQ prévoit que, d'ici 2016, environ deux millions de déplacements quotidiens s'ajouteront aux 8,9 millions observés en 1998 dans la RMR. Or, si la mobilité augmente depuis 1982, le poids relatif des déplacements quotidiens effectués à Montréal a cependant chuté en raison d'un accroissement plus important des déplacements en périphérie.

Comme l'indique le graphique ci-dessous, l'accroissement des déplacements s'accompagne d'une hausse significative de la part modale des déplacements effectués en automobile et, parallèlement, d'une diminution marquée de la part modale relative à l'utilisation du transport collectif.

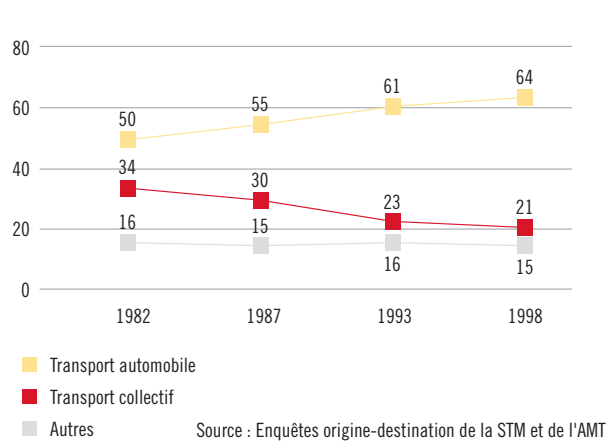
Selon les prévisions du MTQ, l'utilisation accrue de l'automobile se poursuivra si aucune mesure n'est prise pour modifier cette tendance. Déjà, la congestion du réseau autoroutier au centre de l'île entraîne un débordement vers le réseau local qui, dans plusieurs secteurs, ne peut absorber de trafic supplémentaire.

Les réseaux de transport collectif sont aussi fort achalandés, particulièrement dans le sens de la pointe, par exemple, le matin en direction du Centre, occasionnant chez les usagers un certain niveau d'inconfort. Au même moment, certains tronçons ne sont pas utilisés au maximum de leur capacité, notamment dans le sens contraire de la pointe.

POIDS DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EFFECTUÉS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (en %)



ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS SE DESTINANT À MONTRÉAL (tous motifs, 24 heures en %)



action 3.1

faciliter les déplacements entre
les différents secteurs de la ville
en établissant de nouvelles
dessertes de transport collectif

En milieu urbain, le transport collectif produit seulement 3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Un autobus émet davantage de polluants qu'une automobile. Cependant, en considérant qu'un autobus peut transporter 65 personnes, il est, par passager, de 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile. Quant au métro, une seule rame transporte autant de personnes qu'une quinzaine d'autobus, et ce, sans émission directe de gaz polluants.

La Ville favorise une utilisation accrue du transport collectif de manière à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie des citoyens, particulièrement des populations non motorisées. À cet égard, le Plan propose une série d'interventions relatives aux réseaux de transport collectif.

Ces interventions contribueront à desservir adéquatement les secteurs résidentiels, d'emplois et d'étude ainsi que plusieurs secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (voir chapitre 4).

L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud doit davantage être axé sur l'utilisation du transport collectif. Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires et des ponts.

Les corridors de transport collectif proposés devront toutefois s'intégrer harmonieusement au cadre bâti et contribuer à la revitalisation des secteurs desservis. Des modes de transport pouvant aisément s'intégrer au milieu bâti, par exemple des autobus articulés ou des taxis circulant à l'intérieur de voies réservées, devront être considérés afin de desservir les clientèles du transport collectif.

La Ville de Montréal préconise aussi l'accès universel aux réseaux de transport collectif par des aménagements facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite (voir objectif 14). Elle entend également faire du réseau de transport collectif, notamment le métro, un lieu agréable à fréquenter en y favorisant, entre autres, la présence de l'art et de la culture.

Moyens de mise en œuvre

Les interventions sur les réseaux de transport collectif, à confirmer par des études approfondies, reposent sur une série de justifications urbanistiques et se résument comme suit (voir carte 2.2.1) :



Interventions proposées au réseau du métro

En raison du rôle structurant du métro en ce qui a trait à l'intensification et à la densification des activités, de la présence de milieux résidentiels et d'emplois denses ainsi que de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Galeries d'Anjou–Jean-Talon Est, Havre de Montréal, Laurentien–Lachapelle), la Ville préconise les interventions suivantes :

- n Prolonger la ligne 5 à partir de la station Saint-Michel vers l'arrondissement d'Anjou (à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport).
- n Prolonger la ligne 2 à partir de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare de train de banlieue Bois-Franc.
- n Réaménager l'accès au Vieux-Montréal à partir de la station de métro Champ-de-Mars (projet étudié par la Ville de Montréal).

Interventions proposées aux lignes de train de banlieue

Afin d'accroître l'usage de ces infrastructures de transport collectif par les Montréalais, en raison de la facilité d'implantation et des investissements relativement peu élevés, compte tenu de la présence de secteurs offrant un potentiel de développement et de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (L'Acadie–Chabanel, L'Anse-à-l'Orme, Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest), la Ville préconise ces interventions :

- n Aménager de nouvelles gares le long de la ligne Blainville : dans le secteur L'Acadie–Chabanel de l'arrondissement d'Achats–Cartier; à l'angle du chemin De La Côte-des-Neiges et de la rue Jean-Talon Ouest ainsi que dans le secteur de la station de métro Namur, de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce; dans le secteur du centre commercial Côte-Saint-Luc, de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest.
- n Aménager le long de la ligne Deux-Montagnes une nouvelle gare dans le secteur des Rapides-du-Cheval-Blanc de l'arrondissement de Pierrefonds-Senneville.
- n Réaménager les accès de la gare Baie-d'Urfé de la ligne Rigaud, de l'arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé.
- n Réaménager la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Blainville, de l'arrondissement d'Achats–Cartier considérant le potentiel de mise en valeur du secteur.
- n Réaménager la gare LaSalle de la ligne Delson suite à son déplacement d'environ 500 mètres vers le nord de l'arrondissement de LaSalle, à l'intérieur d'un secteur résidentiel ayant un potentiel de mise en valeur.



Intervention proposée entre le Centre et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Compte tenu de l'importance de relier grâce à un mode de transport collectif rapide et efficace le Centre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, en raison du potentiel de développement qu'offrent les abords de l'Aéroport et de secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (Abords de l'Aéroport, Centre des affaires), la Ville favorise l'intervention suivante :

- Implanter un lien rapide de transport collectif reliant le Centre de Montréal à l'Aéroport (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport et par Via Rail).

Intervention proposée entre la Rive-Sud et le Centre de Montréal

Un projet de liaison entre le Centre de Montréal et la Rive-Sud, du type système léger sur rail (SLR), est présentement étudié par l'Agence métropolitaine de transport. Au terme de cette étude, ce projet sera évalué par la Ville.

Le Plan reconnaît la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal. À cette fin, la Ville identifie l'intervention suivante :

- Améliorer la desserte en transport collectif depuis la Rive-Sud par le train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou par l'implantation d'une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.

Intervention proposée dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque

En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, du potentiel de mise en valeur du territoire et de revitalisation de l'avenue Du Parc, du démantèlement de l'échangeur situé au croisement des avenues Du Parc et Des Pins Ouest réaménagé en carrefour, de la présence de secteurs de planification détaillée (L'Acadie-Chabanel, Abords des voies du CP, Quartier des spectacles, Centre des affaires), le Plan identifie l'implantation harmonieuse d'un système léger sur rail le long des axes suivants :

- Depuis la rue De La Montagne dans l'axe du boulevard René-Lévesque Ouest et dans l'axe de l'avenue Du Parc jusqu'à la rue Jean-Talon Ouest (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport) et se prolongeant éventuellement vers le secteur L'Acadie-Chabanel.

La Ville préconise aussi la réalisation d'études complémentaires relatives à l'implantation d'autres modes de transport collectif performants dans ces axes. L'axe de l'avenue Du Parc constitue un corridor majeur de transport collectif, qui assure 45 000 déplacements par jour.

Interventions proposées le long de corridors routiers et ferroviaires

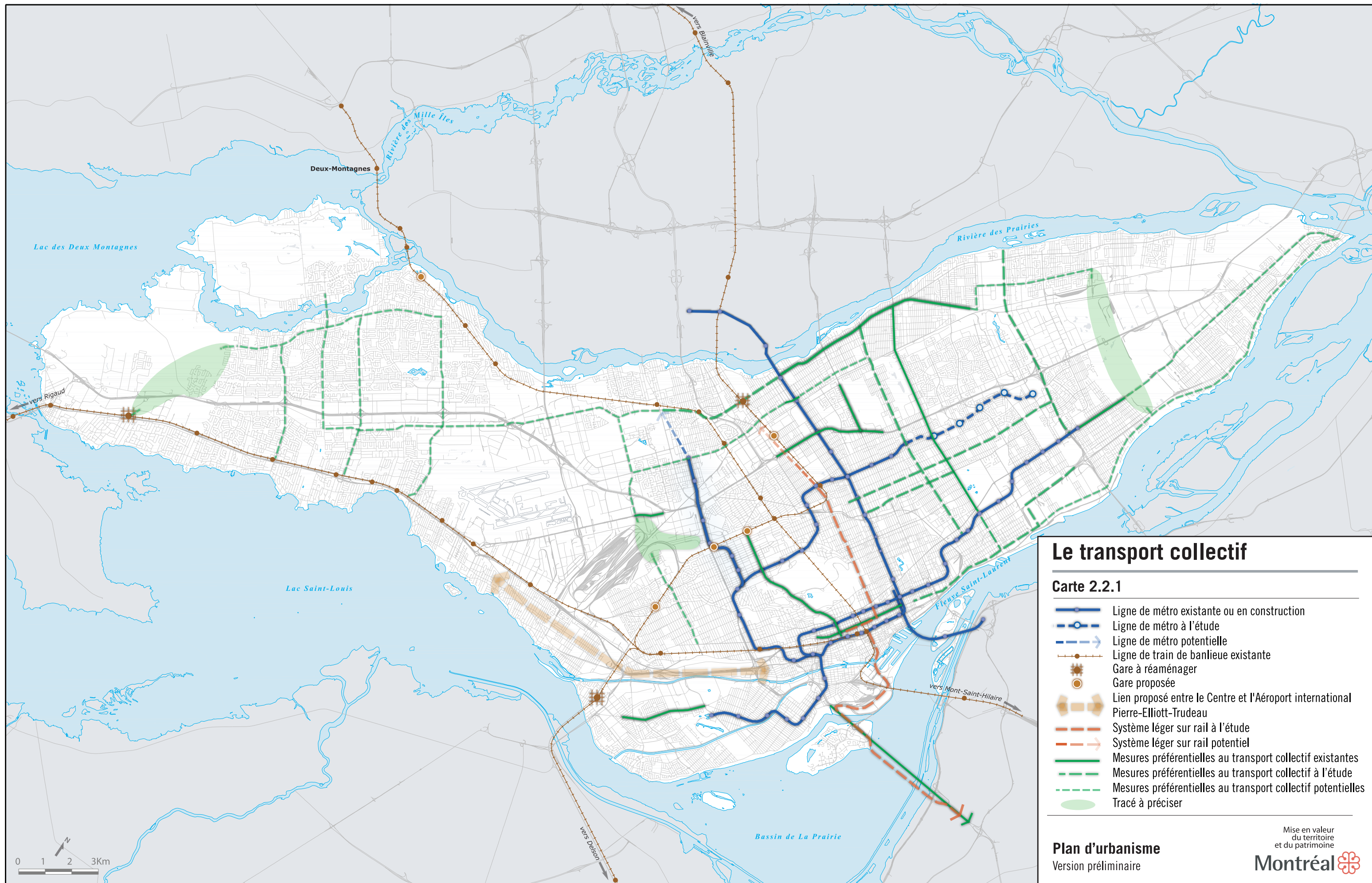
Afin d'accroître la desserte de secteurs résidentiels et d'emplois et d'améliorer l'accès aux réseaux structurants de transport collectif, notamment du métro et du train de banlieue, et en raison de la présence de secteurs de planification détaillée (corridor Louis-H.-La Fontaine, Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest, L'Anse-à-l'Orme, Notre-Dame Est), la Ville favorise l'intervention suivante :

- n Instaurer des mesures préférentielles au transport collectif telles que voies réservées, feux de préemption, marquage, signalisation, etc., et, lorsque la situation le permet, favoriser la circulation des taxis, le long des axes suivants (voir carte 2.2.1) :
 - n corridor de l'autoroute 25 (projet étudié par la STM);
 - n rue Beaubien Est (projet étudié par la STM);
 - n boulevard Cavendish;
 - n boulevard De La Côte-Vertu et rue Sauvé;
 - n boulevard De Pierrefonds;
 - n boulevard Des Sources;
 - n emprise ferroviaire Doney;
 - n boulevard Henri-Bourassa Ouest;
 - n boulevard Jacques-Bizard et son prolongement;
 - n boulevard Maurice-Duplessis;
 - n rue Notre-Dame, de la rue Berri jusqu'à l'autoroute 25 par l'avenue Souigny (projet étudié par le MTQ en collaboration avec la Ville de Montréal);
 - n rue Notre-Dame Est, depuis la rue Dickson jusqu'à l'extrémité est de l'île;
 - n boulevard Pie-IX;
 - n boulevard Rosemont (projet étudié par la STM);
 - n boulevard Saint-Charles;
 - n boulevard Saint-Jean;
 - n boulevard Saint-Michel (projet étudié par la STM);
 - n rue Sherbrooke Est.

Interventions possibles

En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, compte tenu de la présence de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Bourget–Forget, Angrignon, mont Royal, Havre de Montréal, Canal de Lachine, Lachine Est, Centre des affaires) et en raison du potentiel de développement récréotouristique, la Ville identifie de nouveaux corridors de transport collectif possibles:

- n à partir de la future station de métro Bélanger vers la future avenue Bourget;
- n à partir de la station de métro Angrignon vers les arrondissements de LaSalle et de Lachine (emprise ferroviaire du Canadien Pacifique);
- n à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine en longeant le canal du même nom;
- n à partir du prolongement du boulevard De Salaberry, de l'arrondissement de Dollard-Des Ormeaux–Roxboro, vers l'arrondissement de Saint-Laurent;
- n à partir de la pointe est de l'Île vers le Centre en desservant les arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, d'Anjou, de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, d'Achues–Cartierville et de Saint-Laurent;
- n du Quartier des spectacles vers le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.



Le transport collectif

Carte 2.2.1

- Ligne de métro existante ou en construction
- Ligne de métro à l'étude
- Ligne de métro potentielle
- Ligne de train de banlieue existante
- Gare à réaménager
- Gare proposée
- Lien proposé entre le Centre et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau
- Système léger sur rail à l'étude
- Système léger sur rail potentiel
- Mesures préférentielles au transport collectif existantes
- Mesures préférentielles au transport collectif à l'étude
- Mesures préférentielles au transport collectif potentielles
- Tracé à préciser

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

action 3.2

soutenir une urbanisation
favorisant l'utilisation du
transport collectif

Afin d'accroître l'utilisation du transport collectif et, du même coup, de réduire l'utilisation de l'automobile, il importe de soutenir une urbanisation appropriée accompagnée d'améliorations de l'offre en transport collectif.

Il existe une relation directe entre, d'une part, la densité urbaine et la diversité des fonctions et, d'autre part, l'utilisation du transport collectif. Des milieux denses et diversifiés rapprochent un plus grand nombre d'usagers éventuels des services de transport collectif tout en contribuant à réduire la durée de certains trajets.

Historiquement, plusieurs gares de train de banlieue ont contribué au développement des milieux de vie montréalais, tant au chapitre du paysage urbain que de l'intensité des activités situées à proximité. Avec le développement du réseau du métro et l'implantation des nouvelles gares, ce caractère structurant s'est progressivement érodé au profit d'un rôle strictement fonctionnel d'accès aux réseaux ou de transfert modal.

La Ville préconise une intensification et une densification des activités urbaines, particulièrement aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des corridors de transport collectif structurants offrant un potentiel de consolidation en raison de la présence de terrains vacants ou sous-utilisés (voir carte 2.2.2). Les terrains vacants, les stationnements de centres commerciaux et les stationnements incitatifs et autres terrains sous-utilisés situés à distance de marche raisonnable des gares et des stations de métro sont notamment visés. Cette intensification et cette densification des activités doit cependant être balisée de manière à en maximiser les retombées positives, tant sur le milieu urbain environnant que sur la fréquentation du réseau de transport collectif.

Les abords des nouvelles stations de métro, des gares de train de banlieue ainsi que les nouveaux corridors de transport collectif devront aussi répondre à des critères d'intensification et de densification des activités.

En plus d'un encadrement réglementaire approprié, la Ville entend mettre en place un programme d'aide financière en ce sens. L'application des critères et la mise en œuvre de ce programme d'aide visent la revitalisation et la mise en valeur de certains secteurs de la ville. Ils contribuent ainsi à une utilisation optimale des infrastructures de transport collectif en favorisant, entre autres, une répartition plus équilibrée de l'achalandage sur les réseaux.



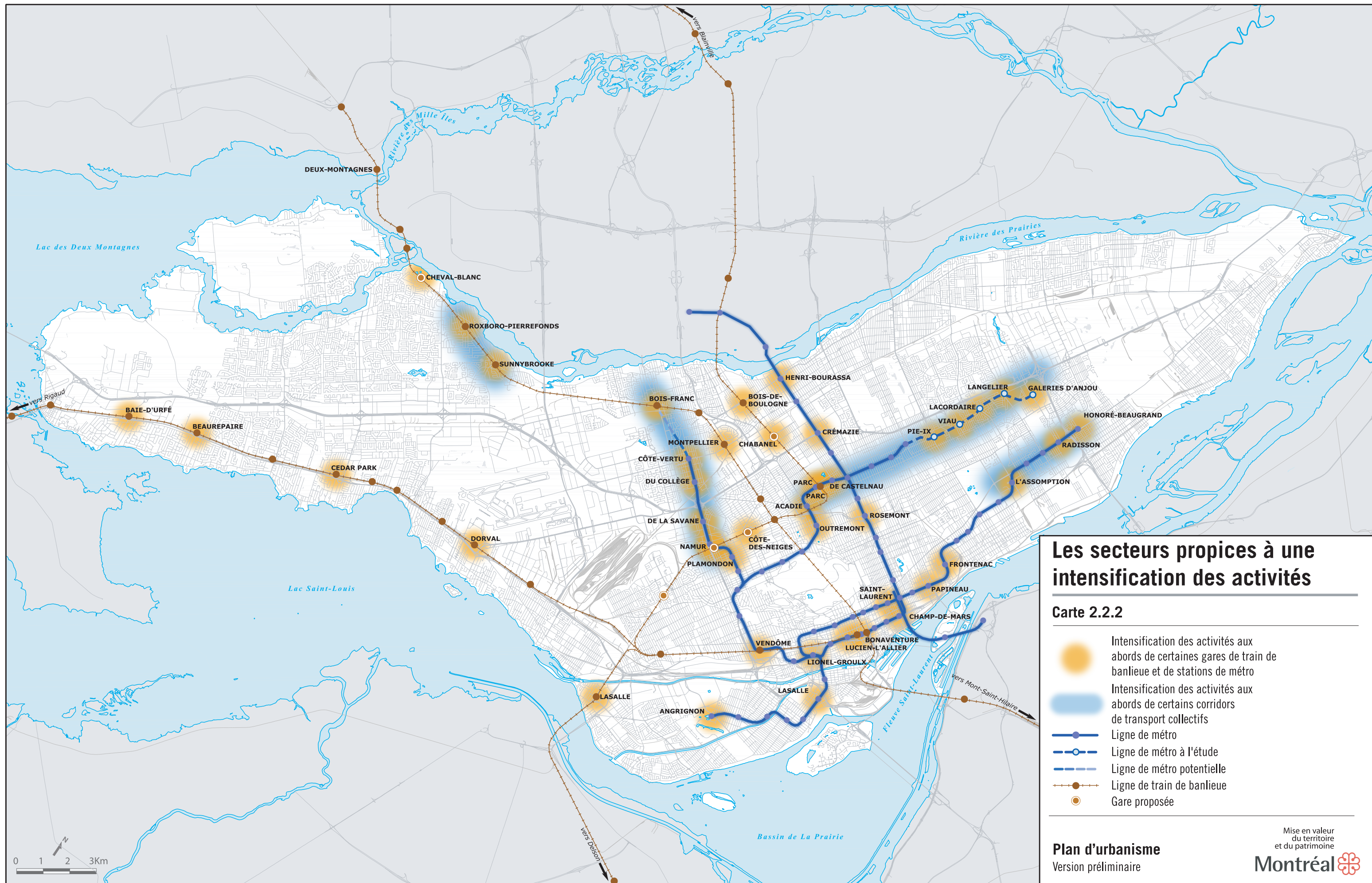
La qualité de l'aménagement du domaine public aux abords des stations de métro et des gares de train constitue également une préoccupation de la Ville et est traitée à l'objectif 14.

La planification détaillée du Réseau piéton intérieur pour sa part définira les axes et les modalités de son développement de manière à encourager l'utilisation du transport collectif (voir chapitre 4).

Moyens de mise en œuvre








- Soutenir, par les outils réglementaires appropriés, l'intensification et la densification des activités urbaines au pourtour des corridors de transport collectif, de manière à assurer :
 - une mixité d'usages pouvant tirer profit de la proximité du transport collectif, dont l'habitation ;
 - des commerces et des services répondant aux besoins des usagers du transport collectif;
 - la proximité de générateurs de déplacements, notamment les établissements d'études supérieures, les bibliothèques, les CLSC et les autres équipements collectifs.
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aide financière favorisant l'intensification et la densification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif structurants.





Les secteurs propices à une intensification des activités

Carte 2.2.2

-  Intensification des activités aux abords de certaines gares de train de banlieue et de stations de métro
-  Intensification des activités aux abords de certains corridors de transport collectifs
-  Ligne de métro
-  Ligne de métro à l'étude
-  Ligne de métro potentielle
-  Ligne de train de banlieue
-  Gare proposée

action 3.3

lier stratégiquement les secteurs
de la ville en parachevant le
réseau routier



Le réseau routier est une composante urbaine majeure assurant les déplacements des personnes et des marchandises. Des liens routiers efficaces constituent une condition essentielle à la mobilité de la population et à la croissance des activités de production, de distribution et de services à Montréal. Ils contribuent à la consolidation et à la mise en valeur des secteurs résidentiels, mixtes et d'emplois. Par les interventions proposées au réseau routier, la Ville vise à améliorer l'accès aux différents secteurs montréalais (voir carte 2.2.3).

La Ville rappelle la nécessité d'intégrer les interventions proposées de façon harmonieuse au cadre bâti tout en contribuant à la revitalisation des secteurs desservis. Il en est de même de l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif lors de la planification des projets routiers. Afin de créer un environnement sécuritaire et agréable pour les piétons et les cyclistes, la Ville entend également réaliser des aménagements favorables à leurs déplacements, tels des trottoirs continus et suffisamment larges, des aménagements paysagers, des voies cyclables et un mobilier urbain approprié (voir objectifs 13 et 14).

Moyens de mise en œuvre

Les interventions prévues sur les réseaux routiers, qui doivent être confirmées par des études approfondies, reposent sur une série de justifications urbanistiques :

Interventions projetées sur les liens routiers

En raison de son rôle structurant pour les activités économiques de Montréal et de manière à améliorer l'accès aux principaux secteurs d'emplois, à rehausser l'image du corridor routier par son intégration harmonieuse avec le cadre bâti adjacent, notamment avec la fonction résidentielle, le Plan identifie l'intervention suivante :

- Procéder à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine (intervention du ministère des Transports du Québec).

Considérant la présence de secteurs offrant un fort potentiel de mise en valeur à des fins résidentielles et d'emplois, notamment le secteur de planification détaillée Notre-Dame Est, l'amélioration de la desserte du port de Montréal, la nécessité de rendre son utilisation plus sécuritaire tout en y intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville préconise l'intervention suivante :

- Procéder à la modernisation de la rue Notre-Dame Est par l'aménagement d'un boulevard urbain jusqu'à son raccordement à l'avenue Souigny, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption depuis l'avenue Souigny jusqu'à la rue Notre-Dame Est (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).

De manière à rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal, à requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux du secteur de planification détaillée Abords de l'Aéroport, ainsi que d'intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur Dorval (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).

Dans le cadre de la mise en valeur d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux du secteur de planification détaillée Sites Glen et Turcot, la Ville préconise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur Turcot (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).

Afin de à mettre en valeur des terrains offrant un potentiel de développement, d'intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied et d'améliorer la qualité des milieux traversés par un aménagement cohérent de la rue, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Démanteler et réaménager en carrefour l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc (intervention de la Ville de Montréal).
- Démanteler et réaménager le carrefour des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges (intervention de la Ville de Montréal).



De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, à revoir l'encadrement de la rue et à intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville préconise l'intervention suivante :

- n Réaménager la rue Sherbrooke Est de l'avenue Georges-V au boulevard Marien et de la 40^e Avenue au Bout-de-l'île (intervention de la Ville de Montréal).

Afin d'améliorer la desserte et de mettre en valeur des secteurs d'emplois ayant un fort potentiel de développement (voir la planification détaillée du secteur L'Anse-à-l'Orme) et d'améliorer l'accès à la gare Baie-d'Urfé, la Ville favorise les interventions suivantes :

- n Réaménager l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan (intervention du ministère des Transports du Québec).
- n Réaménager l'échangeur de l'autoroute 20 et du boulevard Morgan (intervention du ministère des Transports du Québec).
- n Réaménager les voies de service de l'autoroute 40 dans l'ouest de l'Île (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin de mettre en valeur et de désenclaver d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement et d'améliorer l'accessibilité à certains secteurs résidentiels, la Ville favorise les interventions suivantes :

- n Parachever le boulevard Maurice-Duplessis, entre le boulevard De La Rivière-Des-Prairies et le boulevard Saint-Jean-Baptiste (intervention de la Ville de Montréal).
- n Parachever le boulevard Marien, entre le boulevard Henri-Bourassa Est et le boulevard Maurice-Duplessis (intervention de la Ville de Montréal).
- n Parachever le boulevard Langelier (intervention de la Ville de Montréal).
- n Raccorder le boulevard Toupin au boulevard Cavendish (intervention de la Ville de Montréal).
- n Prolonger le boulevard Jacques-Bizard, du chemin Sommerset à l'autoroute 40, incluant la construction d'un échangeur (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

Afin d'offrir un meilleur accès à certains secteurs résidentiels et de mettre en valeur un secteur commercial, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur De Salaberry par l'ajout d'une entrée sur l'autoroute 15 vers le sud (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin d'améliorer la desserte et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (secteur L'Acadie–Chabanel), le Plan identifie l'intervention suivante:

- Aménager une voie de service du côté est de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin de désenclaver un secteur pouvant être requalifié dans le secteur de planification détaillée Lachine Est, le Plan identifie cette intervention :

- Prolonger vers l'est la rue Victoria, dans l'arrondissement de Lachine.

Afin de mettre en valeur une partie du secteur de planification détaillée du Havre de Montréal, d'intégrer des aménagements favorables au transport collectif, de parachever la voie de ceinture du réseau cyclable et de mettre en valeur une entrée de ville importante, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Relocaliser le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au Technoparc et à mettre en valeur les terrains adjacents (la Ville de Montréal évalue les avantages financiers de mettre à niveau le tronçon de l'autoroute Bonaventure dont elle est propriétaire; cette intervention nécessite la participation du gouvernement fédéral, propriétaire de la majeure partie de l'autoroute).

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, afin d'améliorer l'accessibilité et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (Chemin De La Côte-de-Liesse) et de façon à faciliter les échanges avec la 55^e avenue, l'autoroute 13, la montée De Liesse et les échangeurs Dorval et Décarie, la Ville prévoit :

- Examiner la possibilité de transformer l'autoroute De La Côte-de-Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Décarie à l'échangeur Dorval.



Interventions projetées dont le tracé reste à préciser

Afin de mettre en valeur et de désenclaver d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (Bourget–Forget, Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest et L'Anse-à-l'Orme) et d'intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif et à vélo, la Ville favorise les interventions suivantes :

- n Réaliser de nouveaux liens dans l'axe du boulevard Cavendish dans le secteur de l'Hippodrome et de la « Cité scientifique » (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- n Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget, du boulevard Henri-Bourassa Est à la rue Notre-Dame Est, incluant le réaménagement de l'échangeur dans l'axe de l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- n Prolonger le boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan desservant la gare de train de banlieue Baie-d'Urfé et aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440, entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, incluant la construction d'un échangeur (interventions étudiées par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec).

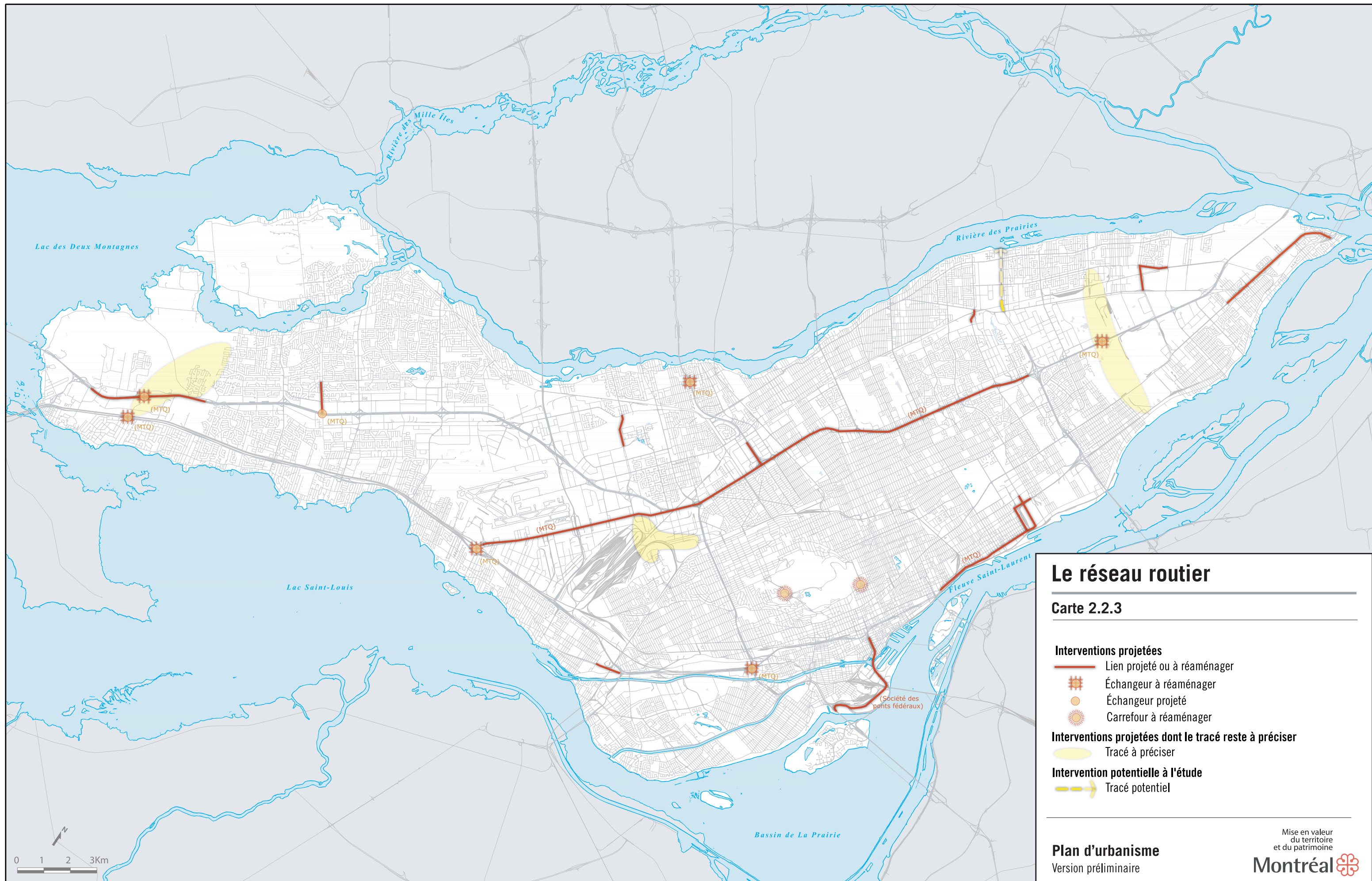
Intervention potentielle à l'étude

Le MTQ étudie un scénario de parachèvement de l'autoroute 25 vers Laval, qui comprendrait la construction d'un pont enjambant la rivière des Prairies et un corridor de transport collectif. La réalisation de cette intervention s'inscrit dans le cadre de la conclusion d'une entente de partenariat privé-public. Avant de se prononcer quant à cette intervention, plusieurs études devront être menées par le MTQ.

Lorsque la Ville de Montréal prendra connaissance des études, les résultats justifiant sa réalisation devront, entre autres, démontrer l'amélioration de la desserte de secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le désenclavement du secteur Est de l'île, l'intégration d'aménagements propices au transport collectif et au vélo, la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, le long des boulevards Henri-Bourassa Est et Pie-IX et la protection et la mise en valeur de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny.

D'autres interventions pourraient également être envisagées, notamment :




- Prolonger l'autoroute 25 en boulevard urbain dans l'axe du boulevard Louis-H.-La Fontaine, incluant la construction d'un pont à péage d'un gabarit comparable à ceux des ponts Lachapelle et Ahuntsic. Cette intervention intégrerait un corridor de transport collectif comprenant l'aménagement d'un stationnement incitatif, situé en amont de la congestion ainsi qu'un lien cyclable.




Le réseau routier

Carte 2.2.3


Interventions projetées

-  Lien projeté ou à réaménager
-  Échangeur à réaménager
-  Échangeur projeté
-  Carrefour à réaménager

Interventions projetées dont le tracé reste à préciser

-  Tracé à préciser

Intervention potentielle à l'étude

-  Tracé potentiel

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Montréal 

action 3.4

assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables

Le Plan d'urbanisme favorise l'utilisation du vélo et confirme la position de Montréal à titre de **ville cyclable par excellence** en Amérique du Nord.

En milieu urbain, le vélo constitue une composante essentielle d'une mobilité durable offrant une option de rechange à l'automobile.

La Ville prend le parti d'offrir aux cyclistes un climat favorable et sécuritaire et des conditions adéquates de circulation pour leurs déplacements quotidiens. De fait, le Plan reconnaît le vélo comme un mode de transport à part entière pour tous les types de déplacements : travail, étude, magasinage, loisir.

Pour ce faire, le Plan soutient une urbanisation axée sur des milieux plus denses et diversifiés encourageant l'usage du vélo en rapprochant les cyclistes de leurs destinations. Cette stratégie s'accompagne de la planification d'un réseau cyclable continu et efficace, conçu de manière à améliorer l'accessibilité aux principaux secteurs d'activités de la ville.

Par ailleurs, la Ville encourage la mise en place d'aires de stationnement pour vélos adéquates et sécuritaires, particulièrement aux lieux de travail, aménagées à l'intérieur des bâtiments ou à l'abri des intempéries. Idéalement, les cyclistes pourraient aussi bénéficier de vestiaires et de douches.

La Ville préconise la complémentarité des réseaux cyclable et de transport collectif en facilitant un transfert modal par des aménagements de qualité (voir objectif 14). Ainsi, les stations de métro et les gares de train de banlieue, caractérisées par leur « rôle d'entrée » dans le réseau et desservies par une voie cyclable, bénéficieront d'aires de stationnement pour vélos adéquates, sécuritaires et, lorsque possible, à l'abri des intempéries.

Les voies cyclables doivent s'intégrer de façon sécuritaire et harmonieuse au milieu traversé, particulièrement le long des réseaux routier et ferroviaire. En milieu urbain, il n'est pas toujours approprié d'implanter une piste cyclable physiquement séparée de la circulation véhiculaire. Le cas échéant, le Plan préconise le recours à un concept permettant d'identifier clairement des parcours cyclables et à prévenir les automobilistes de la présence des cyclistes. Des mesures d'apaisement de la circulation pourront accompagner ce concept de voies cyclables.



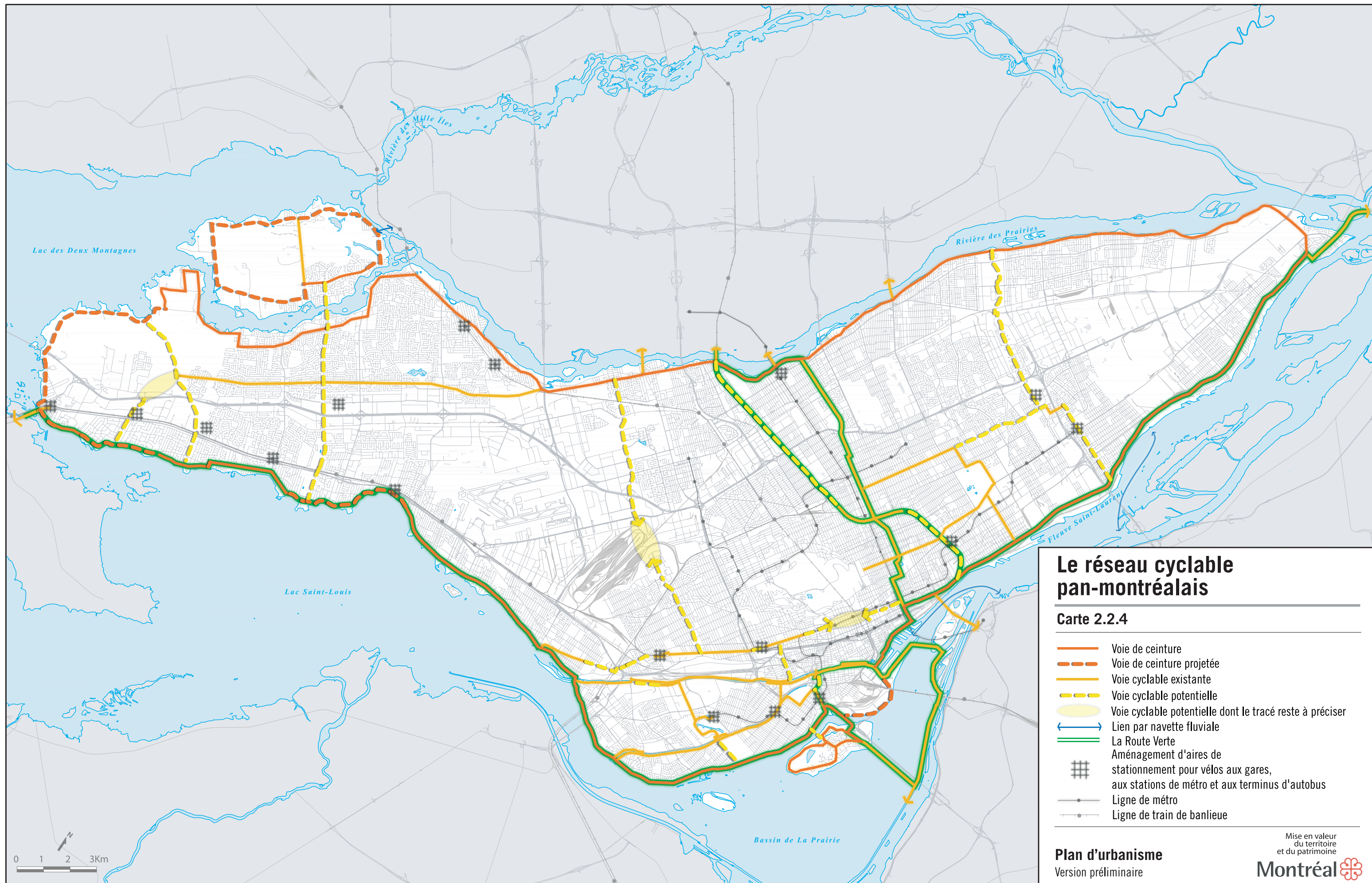
La pratique quotidienne d'activités physiques peut avoir un effet bénéfique sur la santé. La marche et la bicyclette présentent l'avantage de susciter une dépense énergétique élevée tout en étant relativement accessibles à tous.

Le Plan d'urbanisme identifie les voies cyclables existantes et potentielles ayant une portée pan-montréalaise (voir carte 2.2.4). La Ville prévoit aussi l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan d'action vélo intégré au Plan de transport de Montréal.

Moyens de mise en œuvre

- n Parachever le réseau pan-montréalais.
- n Compléter la voie de ceinture de l'île intégrant les liens interrives ainsi que la Route verte qui relie les régions du Québec les unes aux autres.
- n Implanter un lien cyclable à travers le Centre.
- n Prévoir un lien cyclable entre le lac Saint-Louis et le parc-nature du Bois-de-Liesse.
- n Intégrer de nouvelles voies cyclables aux liens routiers à parachever ou à réaménager.
- n Mettre en place des mesures appropriées favorisant la circulation sécuritaire des cyclistes.

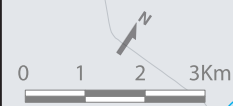




Le réseau cyclable pan-montréalais

Carte 2.2.4

- Voie de ceinture
- - - Voie de ceinture projetée
- Voie cyclable existante
- - - Voie cyclable potentielle
- Voie cyclable potentielle dont le tracé reste à préciser
- ↔ Lien par navette fluviale
- La Route Verte
- # Aménagement d'aires de stationnement pour vélos aux gares, aux stations de métro et aux terminus d'autobus
- Ligne de métro
- Ligne de train de banlieue



Avril 2004

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine



action 3.5

favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement

La Ville préconise la mise en valeur du territoire, notamment celle des espaces sous-utilisés, axée sur l'utilisation optimale du transport collectif.

Au Centre, la majorité des terrains non bâtis sont exploités à des fins de stationnement de surface hors rue. La construction d'immeubles sur ces sites permettrait d'accroître la richesse foncière de la Ville tout en favorisant la consolidation et l'attractivité du Centre (voir objectif 7).

Les conditions de stationnement influencent grandement le choix d'un mode de transport, particulièrement pour les déplacements liés au travail.

Par conséquent, le Plan d'urbanisme identifie une série d'actions à développer dans la Politique du stationnement qui s'inscrira au Plan de transport de Montréal.

LES ACTIONS DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Les actions pan-montréalaises :

- Faire respecter scrupuleusement la réglementation en vigueur, notamment quant à l'obligation de maintenir une voie de circulation conduisant à chaque case de stationnement.
- Exiger un permis annuel d'exploitation et tarifier son obtention.
- Réaliser un aménagement paysager adéquat pour les stationnements extérieurs hors rue.

Les actions favorisant la consolidation du Centre (voir objectif 7) :

- Éliminer, graduellement, les stationnements extérieurs hors rue payants. À cette fin, les moyens suivants sont préconisés :
 - ne plus octroyer de nouveaux permis pour des stationnements extérieurs hors rue;
 - éliminer les stationnements illégaux;
 - accroître la surtaxe des stationnements extérieurs hors rue payants.

Les actions favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo :

- Revoir à la baisse la réglementation d'urbanisme relative au nombre de places de stationnement exigé lors de la construction de nouveaux projets immobiliers (commerces, bureaux, institutions, équipements collectifs d'envergure et habitations à loyer abordable) situés dans un rayon de 300 mètres ou moins d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue.
- Revoir la pratique interdisant le stationnement le long de certaines rues pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. La révision de cette pratique aurait pour effet d'accroître, particulièrement au Centre, l'offre en stationnement de courte durée sur rue. Elle permettrait également aux résidents montréalais de laisser leurs voitures stationnées sur la rue à proximité de leur domicile.
- Simplifier la réglementation relative au stationnement sur rue dans les secteurs résidentiels.
- Accroître l'offre des stationnements incitatifs les plus achalandés, situés en amont des points de congestion, en privilégiant les stationnements souterrains intégrés à un bâtiment.
- Prévoir des aménagements adéquats et sécuritaires pour les vélos aux abords des stations de métro et des gares à proximité des équipements collectifs et sur les artères commerçantes.
- Exiger l'aménagement de places de stationnement sécuritaires réservées aux vélos à l'intérieur des projets immobiliers privés ou publics (institutions, équipements collectifs, édifices à bureaux, complexes commerciaux, etc.).
- Aménager, aux endroits appropriés, des places de stationnement sur rue pour les vélos.

objectif

Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes

LE PORT DE MONTRÉAL EN QUELQUES LIGNES :

- Une situation géographique unique sur le continent nord-américain.
- Le premier port à conteneurs de la côte est du continent pour tout le trafic de l'Atlantique Nord.
- Plus d'un million de conteneurs manutentionnés annuellement.
- Les terminaux à conteneurs parmi les plus productifs au monde en fonction de l'espace disponible.

La Ville de Montréal confirme le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes (voir carte 2.2.5). À cet égard, le Plan vise à accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs d'emplois générateurs de mouvements de marchandises.

L'intermodalité : un des atouts majeurs de Montréal

Le rôle stratégique de Montréal a évolué jusqu'à se hisser au rang de plaque tournante du transport des marchandises, particulièrement entre l'Europe et l'Amérique du Nord, grâce à l'efficacité de ses connexions intermodales. Ce rôle confère à Montréal un atout majeur dans un contexte d'échanges internationaux favorisant la concurrence entre les métropoles.

L'accessibilité et la qualité des services internationaux de transport de marchandises représentent des facteurs de localisation tant pour les industries manufacturières exportatrices que pour le secteur de la distribution de marchandises.

Le Port est l'élément structurant du transport des marchandises à Montréal. Les grands réseaux ferroviaires pancanadiens, l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et le développement du réseau autoroutier reliant la ville à l'ensemble de l'Amérique contribuent, avec le Port, à soutenir le rôle de Montréal à titre de plaque tournante du transport des marchandises.

L'intermodalité, clé de la logistique moderne liée au transport des marchandises, constitue l'un des facteurs permettant à Montréal de maintenir un rôle international. Par un ensemble de procédés, elle permet de supprimer les ruptures d'un mode de transport vers un autre.



La présence dans le port de Montréal de plus de 100 kilomètres de voies ferrées, directement situées sur les quais de déchargement et sur tous les terminaux à conteneurs, offrant ainsi une plus grande efficacité intermodale, favorise grandement Montréal par rapport à ses concurrents. Ces voies sont directement raccordées aux réseaux ferroviaires du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN), transporteurs continentaux, consolidant le positionnement de Montréal. Rares sont les villes qui peuvent bénéficier d'une telle intégration.

Au cours des vingt dernières années, la mondialisation des échanges commerciaux, les accords de libre-échange, les nouvelles cadences de production et l'apparition de nouveaux besoins de livraison (juste à temps) ont transformé l'industrie du transport des marchandises.

Ces changements ont eu pour effet d'accroître les flux de marchandises entre les régions et les pays. Cette tendance, observée à Montréal, devrait se maintenir encore plusieurs années. Cela se traduit, entre autres, par une augmentation importante du nombre de camions circulant sur le réseau routier municipal, créant par le fait même une pression accrue sur ses coûts de maintien et de réhabilitation.

Les besoins de l'industrie

Les compagnies ferroviaires disposent de tout l'espace nécessaire à leurs activités. Dans cet esprit, en raison de son potentiel de mise en valeur, le Plan confirme l'affectation résidentielle du triage Outremont.

Certains corridors ferroviaires servent au transport des personnes et des marchandises. La croissance des activités liées au transport des marchandises limite, le long de certains corridors, la possibilité d'accroître l'offre de service en ce qui a trait au réseau de trains de banlieue.

Quant à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, il possède d'importants espaces résiduels suffisant à ses besoins d'expansion.

La situation est tout autre pour le port de Montréal. Son expansion est limitée et, en raison de la croissance du trafic de conteneurs demandant plus d'espace pour l'entreposage, la manutention et le transbordement, le Port est en constante recherche de nouvelles aires de manœuvre. Ce manque d'espace exige une plus grande efficacité des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières.

Par ailleurs, la concurrence a incité les transporteurs routiers à augmenter les charges des véhicules et, par conséquent, à accroître les dimensions des semi-remorques. Cela a eu pour effet, notamment dans les anciens secteurs industriels, d'obliger les camionneurs à effectuer des manœuvres sur la voie publique, créant des entraves à la circulation et à la sécurité des autres véhicules ainsi qu'à celle des piétons.



action 4.1

améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises

Le transport des marchandises constitue l'élément clé de la chaîne d'approvisionnement des entreprises et de la distribution des biens de consommation.

Le Plan vise à soutenir la compétitivité et la force d'attraction de Montréal en offrant des conditions propices aux nouveaux investissements. La Ville reconnaît donc l'efficacité des liens de transport comme condition structurante pour renforcer les activités économiques en consolidant les secteurs d'emplois.

L'autoroute Métropolitaine, présentant de graves problèmes de congestion, est le seul axe permettant des déplacements traversant d'est en ouest l'île de Montréal. Les autres composantes du réseau autoroutier sont également fortement sollicitées. Tout incident perturbant la circulation génère des retards importants et affecte la livraison des marchandises. La congestion le long de ces axes favorise une utilisation plus intensive du réseau routier local, occasionnant ainsi davantage de nuisances dans certains secteurs plus sensibles. Ce problème est par ailleurs amplifié par la discontinuité, à certains endroits, du réseau routier municipal.

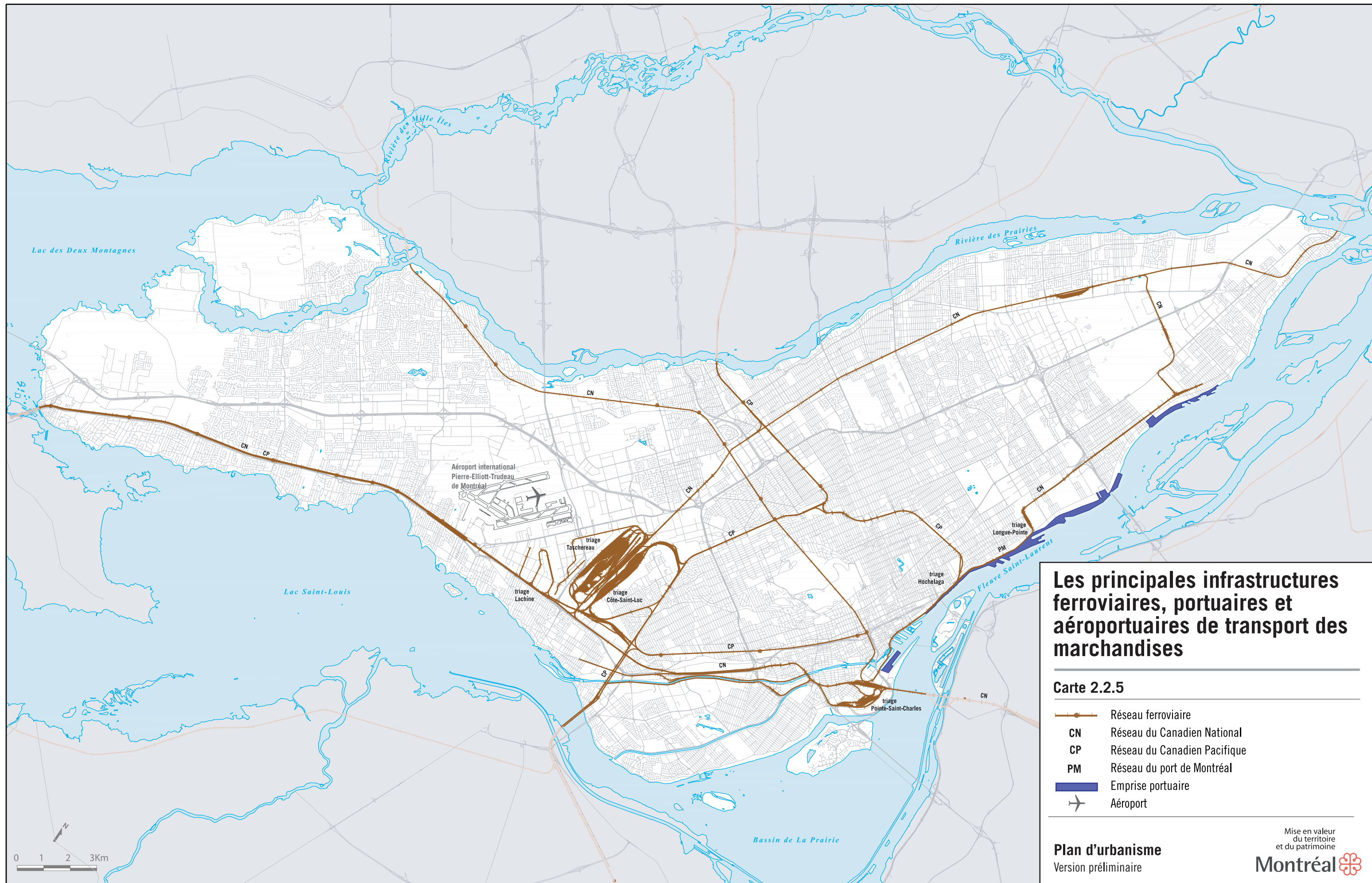
La Ville préconise des interventions à la fois sur le réseau routier municipal et national de manière à consolider les secteurs d'emplois et à régénérer les grands sites sous-utilisés, notamment les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (voir chapitre 4).

Moyens de mise en œuvre

- Soutenir les principales interventions proposées relatives au transport des marchandises (voir carte 2.2.3) :
 - Réfection et optimisation de l'autoroute Métropolitaine.
 - Modernisation de la rue Notre-Dame Est.
 - Réaménagement des échangeurs Dorval et Turcot.
 - Réaménagement des voies de service de l'autoroute 40, incluant le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan.
 - Réaménagement potentiel du chemin De La Côte-de-Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Dorval à l'échangeur Décarie.
 - Parachèvement des boulevards Marien et Maurice-Duplessis.
 - Ajout d'une voie de service de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt.
 - Prolongement du boulevard Cavendish (tracé à préciser).
 - Prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (tracé à préciser)
 - Prolongement à l'étude de l'autoroute 25.






- n Exiger une étude de circulation identifiant les impacts ainsi que les solutions permettant de préserver la qualité de l'accès aux secteurs d'emplois lors du développement de nouveaux secteurs générateurs d'importants déplacements effectués en automobile et en camion.
- n Améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises par l'élaboration d'un Plan de camionnage qui s'inscrira au Plan de transport de la Ville.
- n Éviter les entraves à la circulation et assurer la sécurité des usagers de la route, en définissant de nouvelles normes relatives aux aires de manœuvre des camions, offrant les dégagements appropriés aux mouvements hors rue, s'appliquant aux futurs secteurs d'emplois.



Les principales infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires de transport des marchandises

Carte 2.2.5

-  Réseau ferroviaire
- CN** Réseau du Canadien National
- CP** Réseau du Canadien Pacifique
- PM** Réseau du port de Montréal
-  Emprise portuaire
-  Aéroport

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal 

0 1 2 3Km

Avril 2004

2.3

Un Centre prestigieux convivial et habité

Le Centre est cette partie familière de Montréal comprenant son cœur historique, ses anciens faubourgs et les secteurs qui leur sont adjacents. Il regroupe l'essentiel des grandes fonctions métropolitaines vers lesquelles convergent les infrastructures de transport collectif, ferroviaire et routier. Malgré l'importance de son rayonnement, son territoire, relativement restreint, peut aisément être parcouru à pied (voir carte 2.3.1).

Premier pôle d'emplois de l'agglomération, le Centre est aussi la principale place d'affaires du Québec. Il compte une soixantaine d'organisations internationales prestigieuses qui contribuent au rayonnement de Montréal à l'étranger : l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Association du transport aérien international, l'Agence mondiale antidopage, le Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, etc.

Grâce à ses universités, à ses cégeps et à ses hôpitaux, le Centre est aussi un pôle majeur d'enseignement supérieur et de recherche. Il est également le lieu où se déroulent la plupart des grandes manifestations culturelles ou médiatiques du Québec. Il compte de nombreuses entreprises publiques et privées de production et de diffusion culturelle, dont celles regroupées au sein de la Cité des Ondes, et constitue l'un des endroits les plus fréquentés par la clientèle touristique.

Vivants et animés, les multiples secteurs du Centre ont leur personnalité propre et font de sa fréquentation une expérience stimulante. La plupart de ces secteurs sont également des milieux de vie. Le caractère habité du Centre contribue ainsi au maintien de l'activité après la fermeture des bureaux et des commerces.

En plus de former les limites naturelles du Centre, le mont Royal et le fleuve le dotent d'une toile de fond exceptionnelle, indissociable de son image. Le Havre, qui s'étend du pont Champlain au pont Jacques-Cartier et englobe les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ainsi que le Vieux-Port, est la fenêtre du Centre sur le Saint-Laurent. Ses constituantes, de même que le mont Royal, feront l'objet d'une planification détaillée dont le Plan pose les premiers jalons au chapitre 4. La planification détaillée du secteur du Havre découlera des travaux réalisés par la Société du Havre.

Le Centre de Montréal bénéficie de précieux atouts : son prestige, son caractère habité et sa convivialité. Le Plan articule son développement autour de trois objectifs qui mettent de l'avant ces particularités et visent leur renforcement :

5 Accroître la vocation métropolitaine, nationale et internationale du Centre.

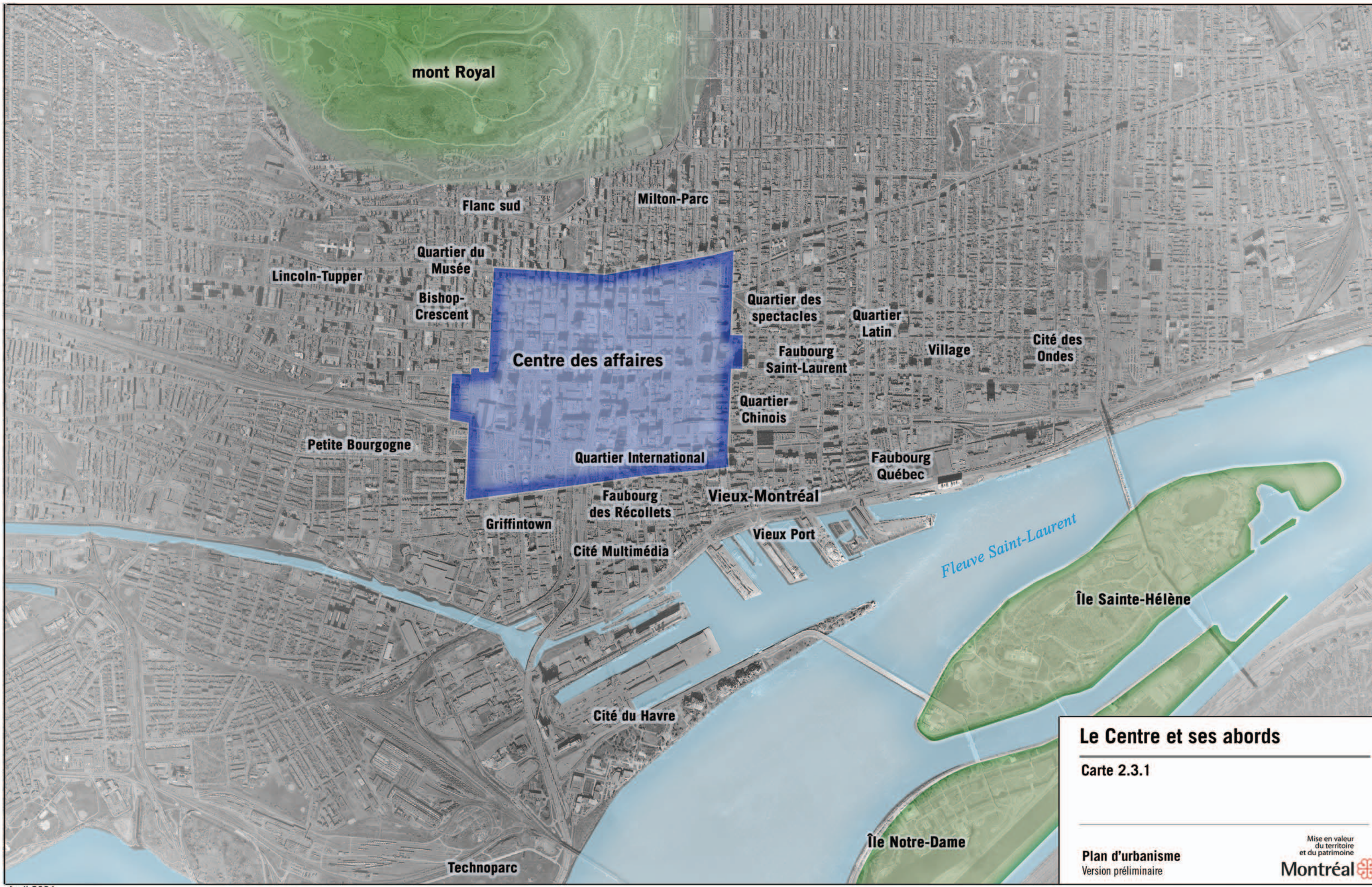
6 Accroître le dynamisme résidentiel du Centre.

7 Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre.

L'environnement bâti du Centre, dense et varié, est une riche évocation de l'histoire de la ville et de son identité. Il reflète aussi, de façon générale, la convivialité qui caractérise la société montréalaise. En tirant parti de ces éléments patrimoniaux et identitaires, la consolidation du cadre bâti du Centre permettra de le doter d'une organisation et d'une image plus fortes, d'accroître sa cohésion et, ainsi, de renforcer son attrait.

Le développement du Centre, et la forme qu'il prendra, est au cœur des grands enjeux auxquels Montréal et sa région font face en ce début de siècle. La consolidation de ses activités s'inscrit ainsi dans la perspective d'un développement durable et d'une utilisation plus efficace des infrastructures existantes. La vitalité économique de l'agglomération dépend de sa capacité à renforcer les attraits du Centre de façon à y attirer de nouveaux emplois et à renforcer sa vocation internationale.

La volonté d'accroître le nombre de ménages à Montréal est pour sa part fortement tributaire de l'aptitude qu'aura la Ville à concrétiser le potentiel résidentiel du Centre. À cette fin, la Ville doit assurer aux ménages un milieu de vie agréable, avec tous les services complémentaires à l'habitation que cela comporte.



mont Royal

Flanc sud

Milton-Parc

Lincoln-Tupper

Quartier du Musée
Bishop-Crescent

Quartier des spectacles

Quartier Latin

Cité des Ondes

Centre des affaires

Faubourg Saint-Laurent

Village

Petite Bourgogne

Quartier International

Faubourg Québec

Faubourg des Récollets

Vieux-Montréal

Griffintown

Vieux Port

Cité Multimédia

Fleuve Saint-Laurent

Île Sainte-Hélène

Cité du Havre

Île Notre-Dame

Technoparc

Le Centre et ses abords

Carte 2.3.1

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

objectif

5
Accroître la vocation
métropolitaine, nationale et
internationale du Centre

Le prestige du Centre de Montréal s'affirme à travers les fonctions métropolitaines, les institutions et les organismes internationaux qui y sont établis. Il s'exprime aussi par la qualité et l'ampleur de ses activités commerciales et culturelles. Ces activités sont soutenues par un réseau efficace d'infrastructures, notamment en matière de transport collectif, et par des équipements, tel le Palais des congrès, conçus pour répondre aux besoins d'une grande agglomération.

L'attrait du Centre tient en grande partie à l'animation résultant de la variété et de l'intensité des fonctions qui y sont présentes. Le rapprochement des bureaux, des commerces, des hôtels et des grands équipements culturels, institutionnels et récréatifs compose ainsi un milieu au dynamisme peu commun parmi la plupart des métropoles de taille comparable.

Montréal a su opérer un virage en faveur d'une économie comptant plus d'emplois à haut contenu de savoir. Sa performance dans les secteurs des services aux entreprises, de la haute technologie ainsi que des arts et des médias en témoigne de façon éloquente. Le dynamisme du Centre a largement contribué à cette performance qui a permis d'améliorer l'aspect de certaines de ses parties. La Cité Multimédia, dans le faubourg des Récollets, a aussi largement contribué à la revitalisation de la partie ouest du Vieux-Montréal. Dans la même veine, l'aménagement du Quartier international de Montréal (QIM) a permis de rétablir des liens entre le Centre des affaires et l'ancien quartier financier de la rue Saint-Jacques.

La vigueur des institutions, en particulier celles de recherche, et la qualité du milieu de vie sont désormais déterminants quant à l'attrait qu'exerce une métropole.

L'encadrement naturel exceptionnel du Centre, son patrimoine bâti, son caractère convivial et, surtout, la richesse et le caractère particulier de sa vie culturelle en font un pôle touristique majeur contribuant au rayonnement de Montréal et du Québec à l'étranger.

Montréal bénéficie ainsi d'une situation enviable à bien des égards. Cependant, plusieurs activités restent à consolider au Centre, tandis que d'autres sont appelées à évoluer de manière importante au cours des années à venir.

Le Plan cible en particulier le maintien et le développement harmonieux de cinq grandes catégories d'activités dont le Centre tire sa vitalité, à savoir les activités :

- de bureau;
- commerciales;
- institutionnelles;
- touristiques;
- culturelles.



action 5.1

consolider le Centre des affaires

Le Centre des affaires incarne le statut de métropole économique et financière de Montréal. Il rassemble la plus grande partie des activités de l'agglomération dans les secteurs des finances, des assurances, des services aux entreprises et des télécommunications. Mais, surtout, il regroupe de nombreuses activités du secteur tertiaire moteur qui en font un important centre de décision : sièges sociaux, organismes internationaux, centres administratifs, etc.

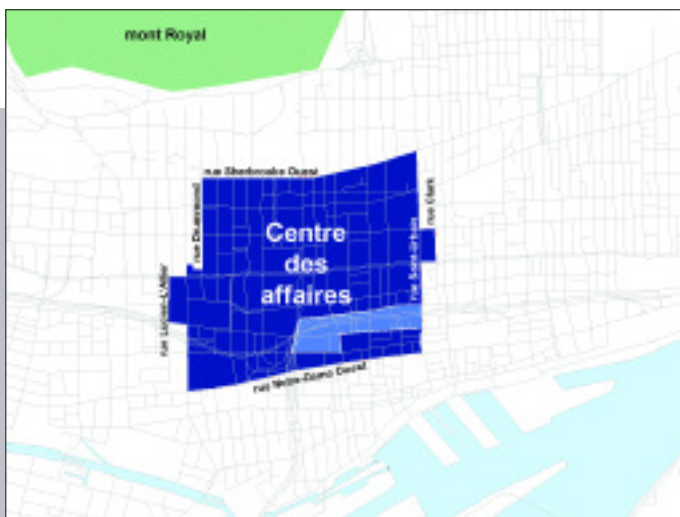
Le Centre des affaires est également le lieu où s'affirme le caractère international de Montréal. À lui seul, le QIM aménagé dans sa partie sud-est, regroupe environ 80 % des emplois offerts par les quelque 67 organisations internationales établies à Montréal.

On estime que les terrains non bâtis permettraient au Centre des affaires d'accueillir plus de 900 000 mètres carrés de nouveaux bureaux. Le rythme de croissance des activités de bureau anticipé pour les prochaines années n'exige pas que l'on revoie ses limites, d'autant plus qu'une part de la demande pourra être comblée par des immeubles existants.

Moyens de mise en oeuvre

- Reconduire les limites du Centre des affaires qui correspond au secteur où la plus forte densité et les hauteurs les plus élevées de construction sont autorisées à Montréal.
- Soutenir le développement immobilier des terrains vacants (voir objectif 7).
- Appuyer le développement de la fonction résidentielle dans les secteurs du Centre des affaires les moins propices aux activités de bureau.
- Réaménager certains grands lieux publics et leurs abords.

Le Centre des affaires fera l'objet d'une planification détaillée (voir section 4.10).



CENTRE DES AFFAIRES

Le Centre des affaires (ci-contre) correspond au secteur où le Plan d'urbanisme prévoit la plus forte densité de construction à Montréal. Son périmètre est défini dans la Charte de la Ville.

Le Quartier international (en bleu pâle) occupe la portion sud-est du Centre des affaires. Il regroupe environ 80 % des emplois offerts au sein des organisations internationales établies à Montréal.

action 5.2

renforcer l'attrait commercial du Centre

Le Centre occupe le sommet de l'armature commerciale de Montréal et offre un environnement urbain où la variété et l'intensité des activités, la qualité de l'espace public et la concentration des équipements culturels, touristiques et institutionnels composent un lieu de commerce unique.

L'activité commerciale du Centre est dominée par la rue Sainte-Catherine, l'une des artères commerçantes les plus achalandées en Amérique du Nord. Le Vieux-Montréal, le Quartier du Musée, le secteur Bishop-Crescent, le Quartier chinois et le Quartier latin contribuent à cette activité grâce à leur importante clientèle. La diversité des produits et des services offerts et la disponibilité de produits hautement spécialisés sont des traits distinctifs de l'offre commerciale du Centre.

Au Centre, l'activité commerciale prend la forme des grands magasins et des galeries marchandes de la rue Sainte-Catherine et des centaines de boutiques et de commerces établis le long de ses rues. Elle est imbriquée aux autres fonctions urbaines et étroitement reliée à la rue, dont elle profite de l'animation autant qu'elle y contribue. Ses commerces bénéficient d'une desserte privilégiée par le réseau de transport collectif, auquel plusieurs sont d'ailleurs reliés par le réseau piéton intérieur.

Le Plan insiste sur le maintien des attributs qui font la particularité de la fonction commerciale au Centre. Il s'assure aussi de la contribution de la fonction commerciale à l'animation sur rue.

Moyens de mise en œuvre

- Assurer le respect des principes de traitement des rues commerçantes visant à accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités (voir objectif 13).
- Consolider les principales rues commerçantes du Centre (voir illustration ci-dessous) sur lesquelles :
 - les nouveaux bâtiments devront assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée en intégrant des commerces directement accessibles depuis la rue;
 - les galeries marchandes devront prévoir des espaces commerciaux s'intégrant à la trame commerciale sur rue existante.

RUES COMMERÇANTES DU CENTRE À CONSOLIDER

Afin de renforcer l'animation commerciale du Centre, tout nouveau bâtiment donnant sur ses rues commerçantes à consolider devra assurer la continuité du linéaire commercial au rez-de-chaussée en intégrant des commerces directement accessibles depuis la rue.



action 5.3

assurer et soutenir la présence
des grandes institutions
d'enseignement supérieur
et de santé au Centre

LES PRINCIPALES INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE SANTÉ DU CENTRE :

- l'Université du Québec à Montréal, l'Université Concordia, l'Université McGill et l'École de technologie supérieure;
- le Centre universitaire de santé McGill, incluant l'Hôpital Royal-Victoria, l'Hôpital général, l'Hôpital pour enfants, l'Institut neurologique et l'Institut thoracique;
- le Centre hospitalier de l'Université de Montréal, incluant l'Hôtel-Dieu, l'Hôpital Notre-Dame et l'Hôpital Saint-Luc;
- l'Institut de recherches cliniques.

Les institutions d'enseignement supérieur et de santé contribuent de manière exceptionnelle, par leur apport à l'économie du savoir, au développement économique et social de Montréal.

Leur regroupement au Centre favorise la synergie entre les activités de recherche, d'enseignement et de prestation de services à la population. Il est également un facteur d'attraction pour une multitude de services connexes. Le voisinage des grands hôpitaux est ainsi marqué par la présence de laboratoires médicaux, de centres de recherche et de cliniques spécialisées.

L'accès à ces établissements est grandement facilité par la qualité de la desserte en transport collectif. Leur localisation centrale offre un net avantage par rapport à une implantation dans des secteurs périphériques, généralement moins bien pourvus en infrastructures et souvent à caractère résidentiel, où leur présence générerait de nombreux inconvénients.

La Ville a à cœur l'évolution sereine des grandes institutions. Leur croissance, éminemment souhaitable, représente souvent un défi d'intégration au milieu environnant. Généralement de fort gabarit, les bâtiments institutionnels sont également de grands générateurs de déplacements et peuvent avoir des impacts indésirables sur les milieux de vie avoisinants.

Plusieurs propriétés institutionnelles du Centre se situent au sein d'ensembles patrimoniaux de grande valeur. C'est le cas notamment de celles établies sur les flancs du mont Royal. Leur croissance doit ainsi non seulement répondre à des considérations d'ordre architectural ou fonctionnel, mais aussi témoigner d'une préoccupation pour le patrimoine naturel et bâti de même que pour le paysage.

La Ville privilégie le maintien et l'expansion des grandes institutions au Centre. Elle a cependant tout intérêt à ce que les besoins des institutions soient anticipés afin, notamment, d'éviter les situations où elles devraient y répondre hâtivement ou encore en ayant recours au pouvoir d'expropriation dont certaines disposent.

Moyens de mise en œuvre

- Confirmer le Centre en tant que lieu privilégié pour accueillir les institutions d'envergure métropolitaine ou internationale.
- Baliser par des accords de développement la croissance des activités des institutions de concert avec elles (voir objectif 10).
- Inciter les hôpitaux universitaires, ainsi que leurs centres de recherche affiliés, à consolider et à développer leurs activités au Centre; advenant l'abandon de certains bâtiments par les centres hospitaliers universitaires, la Ville privilégie leur réutilisation à des fins institutionnelles ou publiques.



action 5.4

développer le potentiel touristique du Centre

Montréal est la première région touristique du Québec. En 2002, elle a accueilli 11,9 millions de visiteurs, dont plus de 1 million venus pour affaires ou dans le cadre d'un congrès. Le secteur touristique montréalais emploie plus de 60 000 personnes.



Le Centre est le principal foyer de l'activité touristique de Montréal, dont la réputation de ville festive, conviviale et sécuritaire n'est plus à faire. Le Centre des affaires, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène, le mont Royal et le Village comptent parmi les lieux les plus fréquentés par les visiteurs de passage au Québec.

La concentration d'équipements culturels et récréatifs d'envergure tels que les musées, les salles de spectacles et les grands parcs métropolitains, ainsi que la qualité des grands événements que le Centre accueille chaque année (Festival de Jazz, Festival Juste pour rire, Festival des films du monde, Francofolies, Montréal en lumière, etc.), contribuent fortement à la renommée touristique de Montréal.

Le caractère francophone de la ville ainsi que l'importance de sa communauté anglophone et de ses communautés culturelles composent un environnement unique qui séduit généralement les visiteurs.

Le patrimoine bâti et le cadre géographique exceptionnels du Centre ajoutent également à son attrait touristique. Ainsi le Havre, qui englobe les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène, le Vieux-Port et l'entrée du canal de Lachine, désormais ouvert à la navigation de plaisance, s'avère un pôle récréotouristique majeur.

Ces traits distinctifs de Montréal sont les bases sur lesquelles doit s'appuyer son développement touristique. Le Plan préconise donc un aménagement visant leur consolidation et leur mise en valeur.

Le Centre est privilégié, de façon générale, pour accueillir les nouveaux équipements touristiques à rayonnement métropolitain, national ou international. Les pôles d'activités situés à l'extérieur du Centre, notamment le pôle olympique, qui compte plusieurs grands équipements à caractère scientifique (Biodôme, Insectarium, Jardin botanique), pourront toutefois être consolidés et accueillir des équipements raffermissant leur vocation.

Moyens de mise en œuvre

- Améliorer l'accessibilité aux lieux d'intérêt touristique :
 - améliorer l'aménagement de plusieurs rues et boulevards afin de renforcer les liens entre les différents secteurs d'intérêt du Centre (voir objectif 7);
 - soutenir l'établissement d'une liaison rapide en transport collectif entre l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le Centre (voir objectif 3);
 - favoriser l'implantation d'un service de transport collectif tel un tramway moderne reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal (voir objectif 3 et section 4.15).
- Mettre en valeur les secteurs de grand attrait touristique du Centre :
 - protéger et mettre en valeur l'arrondissement historique du Vieux-Montréal (voir objectif 15);
 - compléter l'aménagement du Vieux-Port et des berges des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène.
- Soutenir l'implantation, au Centre ou immédiatement à proximité, d'un centre de foires et d'expositions capable d'accueillir la tenue d'événements d'envergure internationale.

Le mont Royal et le Havre feront de plus l'objet d'une planification détaillée dont les lignes directrices sont présentées au chapitre 4. Une démarche similaire s'appliquera au Quartier des spectacles et au Centre des affaires pour le bénéfice, notamment, de leur rayonnement touristique.

action 5.5

accroître le rayonnement culturel du Centre

Le secteur montréalais de la culture compte 85 000 emplois directs et indirects et entraîne des retombées de 4,6 milliards de dollars annuellement. Montréal est l'hôte de plus de 150 grands événements culturels, dont une quarantaine de portée internationale.



Le Centre héberge près de 80 % de l'activité culturelle montréalaise. L'abondance et la variété de ses équipements culturels en font la principale plate-forme de développement et de diffusion de la culture québécoise et un lieu de contact avec les nombreuses productions étrangères. Il constitue ainsi un terreau fertile pour l'épanouissement de la vie culturelle du Québec.

La Ville reconnaît ce rôle et favorise l'implantation des grands équipements culturels au Centre ainsi que la consolidation de ceux qui s'y situent déjà. Ce faisant, elle traduit une volonté de rendre les grandes manifestations culturelles accessibles à la plus grande partie de la population. La qualité de la desserte et le haut taux de fréquentation du Centre en font en effet le lieu tout désigné pour concentrer les événements d'envergure métropolitaine ou internationale.

Le Quartier des spectacles

Plusieurs salles de concerts ou de spectacles, théâtres, lieux de création ou d'exposition gravitent aux abords de la Place des Arts et émaillent les rues De Bleury, Sainte-Catherine, Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent. Le secteur abritant cette concentration d'activités culturelles est connu sous le nom de Quartier des spectacles.

Malgré la popularité des grands événements qui s'y tiennent périodiquement, le Quartier des spectacles ne bénéficie pas d'une image ni d'une reconnaissance à la hauteur de sa vocation. Il constitue un lieu privilégié par le Plan pour accroître le rayonnement culturel du Centre et fera l'objet d'une planification détaillée visant à le doter d'une plus grande cohésion et à le rendre davantage attrayant (voir section 4.22).

Moyens de mise en œuvre

- Consolider le cadre bâti et l'activité commerciale sur la rue Sainte-Catherine dans le faubourg Saint-Laurent.
- Améliorer l'aménagement des principaux axes reliant le Quartier des spectacles aux secteurs avoisinants.
- Aménager certains terrains vacants en nouveaux lieux publics.
- Faciliter le rapprochement des lieux de création, de production et de diffusion culturelle.
- Poursuivre et intensifier l'intégration d'œuvres d'art au domaine public, notamment à l'occasion de l'aménagement de nouveaux lieux publics, et promouvoir cette pratique auprès du secteur privé.
- Accroître la visibilité des lieux à vocation culturelle (en recourant, par exemple, à une signalisation ou à un aménagement du domaine public distinctifs).
- Mettre en œuvre la Politique culturelle de la Ville.

ÉNONCÉ DE LA POLITIQUE CULTURELLE

La Ville rendait public, en juin 2003, un énoncé de Politique culturelle. Cet énoncé, qui fait suite au consensus dégagé lors du Sommet de Montréal, place la Ville au cœur des actions à entreprendre afin de consolider Montréal en tant que métropole culturelle où s'affirme la culture québécoise et où convergent les cultures du monde.

À la lumière d'un diagnostic exhaustif de l'état de la culture à Montréal, l'énoncé identifie quatre principes généraux à partir desquels la Politique culturelle de la Ville s'articulera, soit :

- faciliter l'accès de la population à la vie culturelle;
- soutenir la création culturelle;
- assurer le rayonnement culturel de Montréal;
- embellir en aménageant la ville.

La Politique culturelle de la Ville, en cours d'élaboration, fera l'objet d'une consultation publique au cours de l'année 2004.

objectif

Accroître le dynamisme résidentiel du Centre

LA DIVERSITÉ DE L'OFFRE RÉSIDENNELLE AU CENTRE

L'offre résidentielle au Centre se caractérise par une variété exceptionnelle, représentative des diverses époques du développement de la ville, dont des logements aménagés dans des immeubles recyclés.

L'habitation au Centre revêt une pluralité de typologies : maisons unifamiliales et en rangée, bâtiments de type « plex », conciergeries, lofts, immeubles à appartements, tours d'habitation, etc. Elle répond aux besoins d'un vaste éventail de ménages et se compose de logements offerts en propriété ou en copropriété, d'immeubles locatifs, d'habitations à loyer modique et de coopératives d'habitation.

Le Centre de Montréal est caractérisé par une importante population résidente qui lui procure une animation bénéficiant aussi de la présence des occupants des hôtels et des résidences étudiantes. Cela est vrai même dans le Centre des affaires où la fonction résidentielle est partout autorisée (voir carte 2.3.2).

Le Centre recèle toujours un important potentiel de développement immobilier, sous la forme de terrains vacants, sous-utilisés ou occupés par des stationnements qui se prêteraient à la construction d'environ 15 000 logements (voir objectif 2). Il présente l'avantage d'un environnement où les rues, les infrastructures d'égout et d'aqueduc et les réseaux de transport collectif sont déjà en place. La consolidation de la fonction résidentielle au Centre contribuerait ainsi au développement durable de Montréal.

Le Centre possède aussi de nombreux bâtiments ayant un excellent potentiel de recyclage à des fins résidentielles. En effet, l'évolution de certains secteurs d'activité économique a considérablement modifié leurs besoins en espace, laissant dans son sillage plusieurs immeubles industriels ou de bureau en quête d'une nouvelle utilisation.

Au fil des ans, la construction d'immeubles et le recyclage de bâtiments à des fins résidentielles ont insufflé un nouveau dynamisme à certaines portions du Centre. Le Vieux-Montréal et le faubourg des Récóllets se sont ainsi graduellement transformés en milieux diversifiés, plus habités, mieux aménagés et, par conséquent, plus agréables.

La Ville facilitera et appuiera l'accroissement de la fonction résidentielle au Centre en s'assurant que les projets qui y sont réalisés contribuent à la formation de milieux de vie où il fait bon habiter. Dans cet esprit, le Plan comprend trois actions pour soutenir le dynamisme résidentiel.



action 6.1

assurer la qualité des milieux
de vie établis

Dans les milieux de vie établis du Centre, le Plan restreint l'implantation d'activités potentiellement nuisibles à la quiétude des résidents : bars, discothèques, restaurants, etc. Il permet parallèlement aux activités complémentaires à l'habitation de s'établir : commerces de desserte locale, équipements collectifs, services personnels et communautaires, etc.

La Ville interviendra au besoin dans ces milieux afin d'améliorer la qualité de vie de la population.

Moyens de mise en œuvre

- Intervenir au besoin conformément à la Charte des milieux de vie montréalais.
- Mettre en œuvre la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée.

Ces moyens de mise en œuvre sont décrits en détail à l'objectif 1.

action 6.2

consolider la fonction résidentielle
au Centre

En complément à divers programmes de soutien au développement immobilier (voir objectif 2), la Ville déploiera des efforts plus marqués dans certains secteurs à vocation mixte ou résidentielle afin de consolider le tissu urbain. Il s'agit de grands espaces libres propices à la construction résidentielle ou encore de secteurs dont le fort potentiel de développement résidentiel tarde, dans les conditions actuelles, à se matérialiser.

Le morcellement des terrains entre plusieurs propriétaires est souvent une contrainte au développement résidentiel. La nature et l'intensité des activités environnantes constituent aussi des irritants importants pour l'épanouissement de la fonction résidentielle dans certaines parties du Centre. C'est le cas notamment dans le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal, particulièrement achalandés durant la période estivale.



Le faubourg Québec

À terme, le faubourg Québec comptera plus de 1 000 ménages, soit 2 500 à 3 000 personnes, un nombre supportant l'établissement de services de proximité. Le Plan confirme l'aménagement de deux nouveaux lieux publics : la place Dalhousie et le belvédère De La Commune. De plus, il prévoit le réaménagement du square Viger, situé aux abords du faubourg, afin d'améliorer le lien entre celui-ci et les milieux de vie établis au nord de l'autoroute Ville-Marie (voir section 4.4).

Le faubourg Saint-Laurent

Le faubourg Saint-Laurent compte de nombreux terrains vacants sur lesquels pourraient être érigés de nouveaux bâtiments, entre autres à vocation résidentielle. La volonté de le rendre davantage habité doit toutefois tenir compte de la forte présence d'activités ludiques et institutionnelles à l'intérieur même du faubourg et à ses abords.

Le site des Habitations Jeanne-Mance comprend par ailleurs une importante superficie sous-utilisée offrant la possibilité de densifier son occupation. La Ville y appuie l'ajout de logements dans la perspective d'un réaménagement permettant de désenclaver le secteur et d'améliorer sa relation avec le reste du faubourg. L'ensemble du faubourg Saint-Laurent fera l'objet d'une planification détaillée par l'arrondissement de Ville-Marie.



Le faubourg des Récollets

Le faubourg des Récollets s'est transformé de manière importante et positive sous l'impulsion du développement de la Cité Multimédia. Il demeure ponctué de nombreuses aires de stationnement, de terrains vacants et de bâtiments sous-utilisés et requiert toujours un effort de revitalisation. Sa partie nord, adjacente au Quartier international, est particulièrement déstructurée.

L'arrondissement de Ville-Marie procédera à une planification détaillée de la partie nord du faubourg des Récollets en identifiant notamment les interventions sur le domaine public susceptibles d'y stimuler l'investissement privé. Cette planification aura aussi comme objectif d'assurer une meilleure transition entre le Quartier international et la Cité Multimédia.

La Cité du Havre

Adjacente au quai Bickerdike, la Cité du Havre est un secteur résidentiel dont la partie ouest, toujours vacante, pourrait accueillir plus de 900 nouveaux logements. Ses résidents subissent actuellement des désagréments liés à la circulation automobile générée principalement par le fort achalandage du Casino de Montréal, situé non loin, dans le parc Jean-Drapeau. Cette question, de même que l'amélioration de la desserte de la Cité du Havre en transport collectif, sera traitée dans le cadre d'une planification détaillée (voir section 4.15).

Les stationnements de la Maison de Radio-Canada

Le stationnement Ouest de la Maison de Radio-Canada occupe un espace considérable entre le boulevard René-Lévesque Est et l'avenue Viger, deux voies majeures d'accès au Centre, dont l'encadrement mériterait d'être amélioré. La Ville est particulièrement favorable à la récupération d'une grande partie de ce site pour y ériger des habitations en prolongement des milieux de vie établis. Deux premiers projets résidentiels sont d'ailleurs déjà en construction dans sa partie nord.

La Ville souhaite de plus doter le stationnement Est de la Maison de Radio-Canada d'une vocation mixte concordant davantage avec les possibilités de mise en valeur rattachées à sa situation. La construction de logements sur une portion de ce stationnement fera ainsi partie des options considérées dans le cadre de la planification détaillée de la rue Notre-Dame Est (voir section 4.21).

Moyens de mise en oeuvre

- Intégrer des dispositions particulières à la réglementation d'urbanisme afin d'assurer la quiétude des résidents dans les secteurs mixtes ou fortement achalandés, notamment :
 - en établissant des normes de construction élevées entre autres en matière d'insonorisation;
 - en intégrant des critères appropriés au sein de plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
- Mettre en place des mesures d'atténuation de la circulation lorsque pertinent (voir objectif 20).
- Aménager de nouveaux lieux publics structurants.
- Procéder à l'acquisition et au remembrement de terrains stratégiques par l'intermédiaire de la Société de développement de Montréal (SDM).



action 6.3

favoriser l'épanouissement de la fonction résidentielle au Centre

LA CITÉ UNIVERSITAIRE INTERNATIONALE

La Cité universitaire internationale est un projet conjoint des universités montréalaises qui vise la construction d'unités d'hébergement offrant environ 3 200 places destinées notamment à accueillir des étudiants étrangers. Il prévoit la construction d'un pôle principal, offrant plus de 2 200 places, et celle de pôles satellites pour desservir certains établissements. Ces pôles offriraient toute une gamme de services aux étudiants (centre d'accueil, services de restauration, places de rassemblement, salles d'étude, de conférences, de jeux et d'exercices, etc.), dont certains seraient également accessibles à la population locale.

Actuellement, on dénombre un peu plus de 3 800 places en résidences universitaires à Montréal. Les quatre universités montréalaises estiment que plus de 7 000 nouvelles places sont requises pour répondre à leurs besoins.



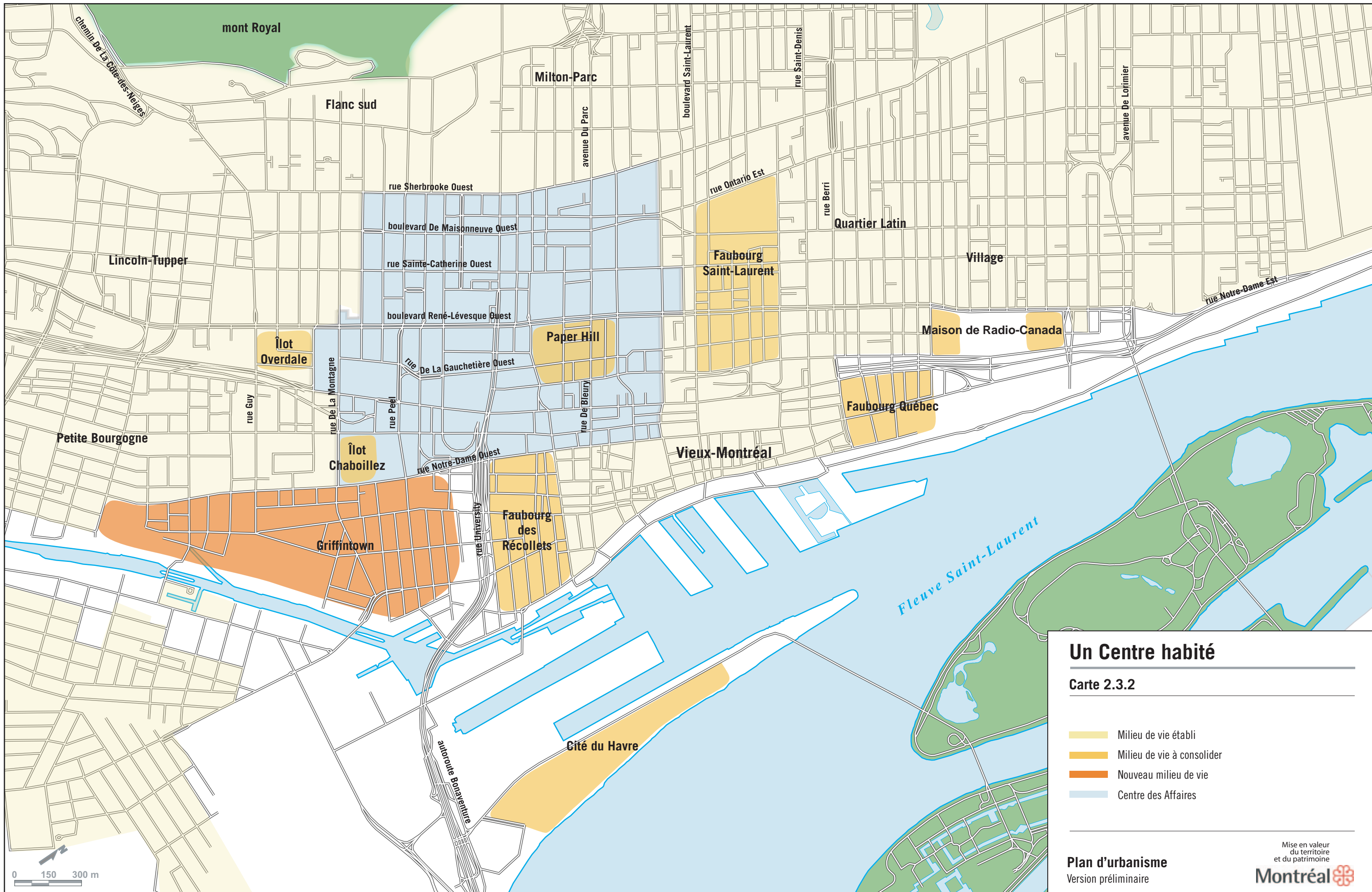
Le Plan d'urbanisme étend la possibilité de réaliser des projets de nature résidentielle au Griffintown dont la plus grande partie était jusqu'ici réservée à d'autres activités. Par ailleurs, il réitère le soutien de la Ville quant au choix du Centre pour l'implantation de la Cité universitaire internationale.

Le Griffintown, situé à faible distance du Centre des affaires, fut l'un des berceaux de l'activité industrielle en Amérique du Nord. Le déclin de ses entreprises, précipité par l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, en a fait peu à peu un secteur déstructuré aujourd'hui en quête d'une nouvelle vocation. La venue récente de l'École de technologie supérieure et de résidences étudiantes, établies en bordure des rues Peel et Notre-Dame Ouest, préfigure le renouveau souhaité pour le Griffintown. La réhabilitation du canal de Lachine, désormais ouvert à la navigation de plaisance, devrait également lui être bénéfique. Dans ce contexte, le fait de destiner la plus grande partie de son territoire à des usages industriels n'a plus sa raison d'être. Par conséquent, le Plan y favorise l'implantation d'activités mixtes, incluant l'habitation, plus à même de contribuer à sa revitalisation.

En raison de l'hétérogénéité de son cadre bâti et de la présence d'un riche patrimoine industriel ainsi que d'importantes infrastructures routières et ferroviaires, le Griffintown fera l'objet d'une planification détaillée (voir section 4.8.1).

Moyens de mise en oeuvre

- Favoriser la construction de logements dans certaines parties du Griffintown, notamment :
 - à l'est de la rue De La Montagne;
 - sur le site actuellement occupé par Postes Canada.
- Encourager la relocalisation de certaines entreprises peu compatibles avec la fonction résidentielle.
- Maintenir les activités institutionnelles et économiques en bordure des rues Peel et Notre-Dame Ouest et dans la partie ouest du Griffintown.
- Réaménager la rue Peel entre le Centre des affaires et le canal de Lachine.
- Préserver les bâtiments présentant un intérêt patrimonial ou architectural.



Un Centre habité

Carte 2.3.2

- Milieu de vie établi
- Milieu de vie à consolider
- Nouveau milieu de vie
- Centre des Affaires

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine

Montréal

0 150 300 m

Avril 2004

objectif

Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre

L'identité visuelle de Montréal se fonde en bonne partie sur l'image du Centre qui en est, en quelque sorte, la vitrine. Or, c'est d'abord à partir de l'architecture des bâtiments et de l'aménagement des rues et des lieux publics que cette image se forme et que le caractère convivial du Centre doit s'exprimer de façon tangible.

L'implantation d'un nouveau bâtiment au Centre doit contribuer de façon positive à l'image de la ville. Parallèlement, l'aménagement du domaine public doit refléter une qualité élevée faisant figure de modèle. La qualité des interventions touchant le cadre bâti est d'autant plus importante que le résultat devra être contemplé durant de longues années.

Certains gestes malheureux ont eu pour effet de banaliser, de façon presque irrémédiable, l'aspect de secteurs qui n'étaient pourtant pas dénués d'intérêt. La présence de terrains vacants ou de stationnements de surface déprécie également les abords de rues comptant parmi les plus achalandées dans des secteurs aussi prestigieux que le Centre des affaires.

Les autoroutes Ville-Marie et Bonaventure isolent encore aujourd'hui d'importants secteurs d'activités pourtant rapprochés. Les abords de ces voies rapides, par lesquelles beaucoup de gens accèdent quotidiennement au Centre et qui, par conséquent, en composent la première impression, sont généralement des espaces déstructurés de pauvre apparence.

Le développement immobilier privé et les interventions publiques doivent être conjugués afin que l'évolution de l'environnement bâti du Centre tende vers une plus grande cohérence et une solide affirmation de son caractère d'ensemble. Le Plan préconise quatre actions pour guider l'aménagement du Centre sur cette voie.



action 7.1

assurer une qualité supérieure de l'architecture et des aménagements au Centre

La qualité architecturale est encore perçue par certains comme une contrainte, plutôt qu'un apport à la valeur ajoutée. Il arrive aussi que des projets, en dépit de leur grande valeur intrinsèque, témoignent d'un manque de sensibilité au contexte environnant dont ils rompent la cohésion.

Le caractère particulier de l'environnement bâti du Centre, riche en éléments significatifs et très hétérogène, y rend l'application de normes insuffisante pour l'encadrement efficace de l'architecture des nouvelles constructions et leur intégration. Aussi, l'évaluation d'un projet au Centre doit faire appel à une appréciation largement qualitative.

Moyens de mise en oeuvre

- Recourir au Comité d'architecture et d'urbanisme pour l'évaluation des grands projets, tant publics que privés.
- Doter la Ville de mécanismes propres à assurer une production architecturale de haute qualité : concours d'architecture, lignes directrices de design urbain, etc.
- Encadrer l'insertion des nouvelles constructions par des normes et des critères appropriés.
- Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public.

Le Plan énonce, à l'objectif 12, des principes généraux que les projets doivent respecter en vue d'assurer une consolidation harmonieuse du cadre bâti. De plus, il présente à l'objectif 13 les moyens qui seront mis en oeuvre afin de rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public.



action 7.2

développer les terrains non bâtis du Centre

Plus de 200 terrains non bâtis ponctuent le territoire du Centre et couvrent une soixantaine d'hectares, ce qui équivaut à deux fois l'étendue du parc La Fontaine. Leur développement permettrait de consolider le cadre bâti et de rehausser la convivialité de l'environnement urbain du Centre en y implantant de nouvelles activités ou de nouveaux ménages.

La grande majorité des terrains non bâtis du Centre sont exploités comme stationnements de surface. Cet usage déprécie de plusieurs façons l'environnement du Centre et sa rentabilité compromet les perspectives de consolidation du tissu urbain.

La Ville soutient une diminution de la demande pour le stationnement de longue durée en privilégiant une forme d'urbanisation favorable à l'utilisation du transport collectif pour les déplacements domicile-travail. Le Plan énonce de plus, à l'objectif 3, des actions pour réduire les superficies accaparées par le stationnement extérieur hors rue.

Ainsi, le Plan favorise l'aménagement de stationnements souterrains et réduit le nombre de cases de stationnement exigé pour les projets immobiliers non résidentiels situés à proximité de stations de métro.

D'une manière plus large, la Ville interviendra pour stimuler le développement immobilier des terrains vacants et des stationnements extérieurs hors rue.

Moyens de mise en oeuvre

- Mettre en oeuvre une opération de mise en valeur des espaces non bâtis du Centre qui pourra notamment prévoir :
 - une application rigoureuse de la réglementation en matière de stationnement;
 - de nouvelles normes s'appliquant à l'aménagement des stationnements;
 - des programmes de soutien financier ou fiscal pour appuyer le développement des terrains non bâtis;
 - l'acquisition et le remembrement de terrains par la Ville;
 - l'aménagement de nouveaux lieux publics structurants autour desquels de nouveaux projets immobiliers pourront s'articuler.

La conversion de certaines aires de stationnement du Centre en lieux publics est déjà prévue. L'aménagement de la place Eugène-Lapierre et du jardin du Gesù sera réalisé par la Ville dès 2004.



action 7.3

encadrer le développement du réseau piéton intérieur

Montréal figure parmi les nombreuses métropoles (Toronto, Chicago, Osaka, Sapporo, Sydney) dont le Centre est doté d'un réseau piéton intérieur. Prenant forme en 1962 avec la construction de la Place Ville-Marie, le réseau montréalais s'est depuis lors développé au gré des différents projets immobiliers.

Le réseau intérieur permet la desserte de plusieurs grands bâtiments publics, institutionnels, culturels, récréatifs ou commerciaux par le transport collectif en leur offrant une liaison avec le métro et les gares. Par endroits, le réseau relie également des fonctions complémentaires, en particulier dans le Quartier international (hôtels, organisations internationales, Centre de commerce mondial, Palais des congrès), en donnant aux piétons la possibilité de se déplacer à l'abri des conditions météorologiques extrêmes et de la circulation automobile.

L'aménagement du réseau piéton intérieur montréalais passe généralement sous les rues et a peu d'impacts négatifs sur le cadre urbain, ce qui représente un net avantage sur les réseaux constitués de nombreuses passerelles aériennes reliant des bâtiments. Il pose en revanche d'autres difficultés, parmi lesquelles l'orientation des personnes qui y circulent, en particulier lorsqu'elles connaissent peu la ville. Le sentiment de sécurité varie aussi en fonction de la qualité de l'aménagement (visibilité, éclairage, entretien) et du niveau de fréquentation du tronçon emprunté.

Dans la mesure où la Ville favorise l'animation sur rue, notamment pour son effet d'entraînement en matière de revitalisation urbaine, l'expansion éventuelle du réseau piéton intérieur doit être encadrée pour tenir compte de ses impacts sur la fréquentation des rues, sur l'activité commerciale et sur le développement des terrains non bâtis en surface. Le réseau piéton intérieur fera ainsi l'objet d'une planification détaillée (voir section 4.23).

Moyens de mise en oeuvre

- n Fixer les modalités pour le développement du réseau piéton intérieur.
- n Harmoniser l'aménagement et les heures d'ouverture des différents tronçons.
- n Assurer la convivialité du réseau pour les usagers à mobilité réduite.
- n Introduire une signalisation appropriée, voire uniformisée, afin de faciliter l'orientation dans le réseau.



action 7.4

raffermir ou améliorer
le caractère particulier
de certains axes du Centre



L'accès au Centre s'effectue à partir d'un nombre limité de liens routiers qui jouent ainsi un rôle majeur dans la perception de Montréal. Ils offrent des vues saisissantes sur les grandes composantes de son paysage – le fleuve, le massif du Centre des affaires et celui du mont Royal – qui se dévoilent peu à peu à son approche.

L'aménagement des rues et des boulevards du Centre, notamment par la présence d'arbres ou de larges trottoirs, a pour sa part un fort impact sur le sentiment de confort des gens. Il doit s'harmoniser avec le caractère des activités et du cadre bâti adjacents et offrir des lieux de détente agréables et accessibles permettant d'échapper momentanément au tumulte des activités qui rythment la vie du Centre.

Les parcours d'accès au Centre

Les corridors routiers menant au Centre ont pour la plupart été conçus en fonction de préoccupations relatives à la capacité et à la fluidité de la circulation. Leur planification n'a généralement pas accordé une très grande considération aux paysages et aux milieux adjacents.

Certains ont été aménagés en bordure de milieux de vie qui en ont été durablement affectés. D'autres, par exemple l'autoroute Bonaventure, l'ont été à travers des secteurs industriels qui sont aujourd'hui fortement déstructurés. Les abords de ces corridors offrent ainsi une image souvent peu attrayante.

Les grands axes du Centre

Certains axes occupent une place prépondérante dans la hiérarchie du réseau routier urbain. L'architecture des bâtiments adjacents, le prestige des fonctions qui les bordent et l'importance des lieux qu'ils relient concourent ainsi au caractère distinctif de certaines voies. Plusieurs présentent toutefois, malgré leur rôle structurant, un aménagement qui est loin d'être à la hauteur de leur vocation.

Les rues d'ambiance

Les rues doivent offrir aux piétons et aux cyclistes la possibilité de cheminer en empruntant des parcours directs, agréables et sécuritaires. Or, plusieurs noyaux d'activités importants du Centre, bien que rapprochés, demeurent pourtant relativement isolés faute de liens ayant ces qualités.

Le boulevard Saint-Laurent

Ligne de partage de la Ville entre l'est et l'ouest depuis 1792, le boulevard Saint-Laurent, à l'origine une artère essentiellement commerçante, a graduellement accueilli des lieux de divertissement et de production culturelle. Couloir d'implantation pour les vagues successives d'immigrants venus s'établir à Montréal, il incarne comme nul autre lieu son caractère de ville cosmopolite. Sa physionomie hétéroclite et ses milieux distincts sont partie intégrante de son caractère animé et d'une expérience urbaine appréciée des Montréalais et des visiteurs.

En 1996, l'importance historique et culturelle du boulevard Saint-Laurent a été consacrée par sa désignation en tant que lieu historique national par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

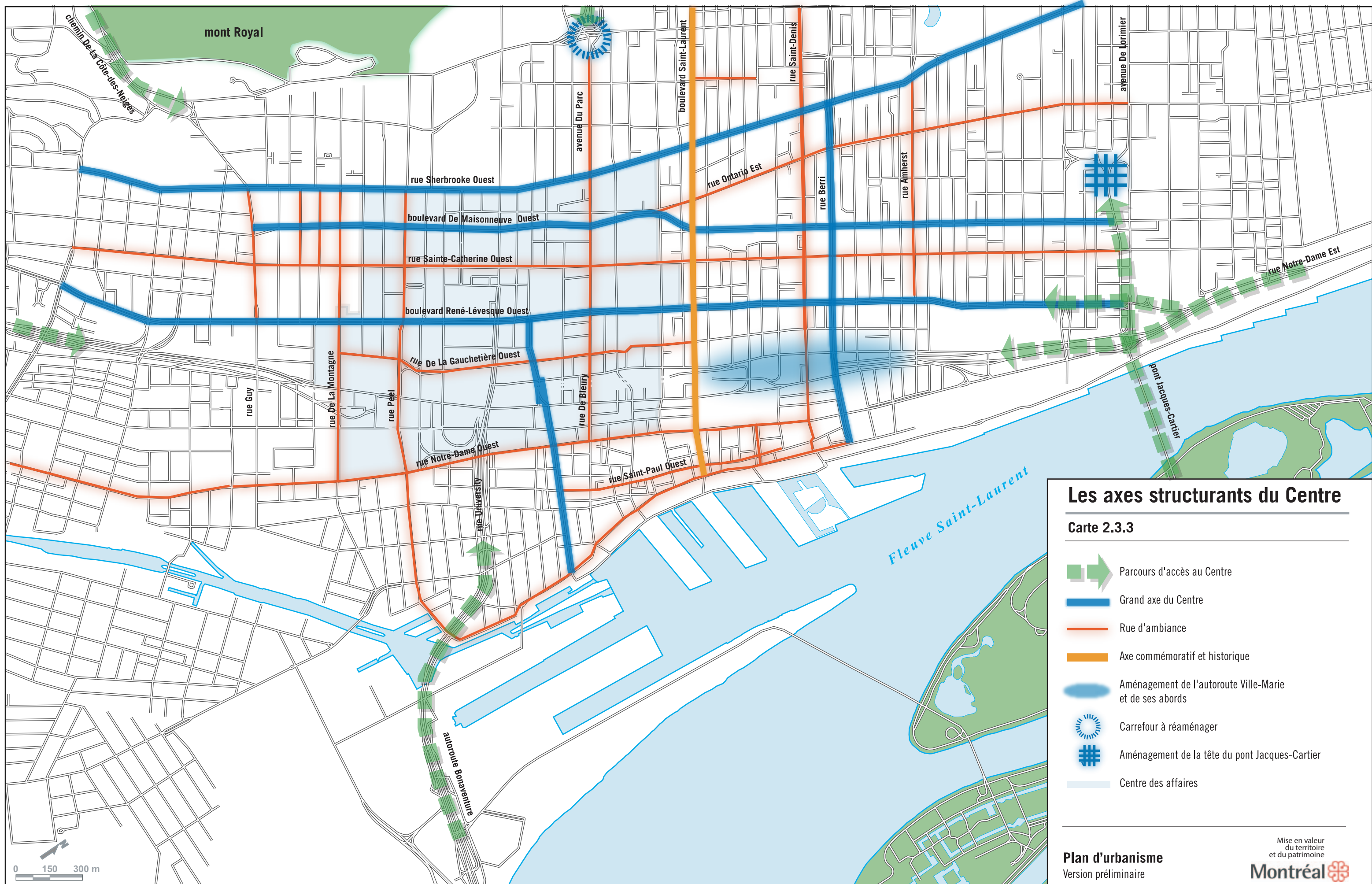
Moyens de mise en oeuvre

La Ville entend tirer pleinement parti des possibilités de mise en valeur offertes par les réseaux routiers. À cette fin, elle interviendra en concentrant ses efforts sur les axes illustrés sur la carte 2.3.3. De plus, la Ville entend :

- n Adopter des mesures de contrôle réglementaire pour protéger les vues sur les éléments significatifs du paysage montréalais (voir objectif 11).
- n Encadrer l'évolution du cadre bâti aux abords des parcours d'accès au Centre de manière à répondre aux préoccupations relatives aux corridors routiers énoncées à l'objectif 14.
- n Relocaliser le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au Technoparc et à mettre en valeur les terrains adjacents.
- n Favoriser la requalification et le redéveloppement des terrains bordant la rue Notre-Dame Est.
- n Compléter le réaménagement de la tête du pont Jacques-Cartier.
- n Réaménager le carrefour au croisement des avenues Du Parc et Des Pins Ouest ainsi que celui à l'intersection des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges.
- n Maximiser le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet (voir section 4.4).
- n Assurer la consolidation des rues commerçantes du Centre (voir objectif 5).
- n Privilégier la place accordée aux piétons et aux cyclistes lors du réaménagement du domaine public en respectant les principes énoncés à l'objectif 13.
- n Aménager un lien cyclable traversant le Centre (voir objectif 3).








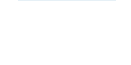
Enfin, de concert avec divers partenaires, dont des associations de citoyens et de commerçants concernés, la Ville de Montréal participe à une démarche pour la mise en valeur du boulevard Saint-Laurent.





Les axes structurants du Centre

Carte 2.3.3

-  Parcours d'accès au Centre
-  Grand axe du Centre
-  Rue d'ambiance
-  Axe commémoratif et historique
-  Aménagement de l'autoroute Ville-Marie et de ses abords
-  Carrefour à réaménager
-  Aménagement de la tête du pont Jacques-Cartier
-  Centre des affaires

2.4

Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

La Ville se dote d'un positionnement et des leviers nécessaires pour soutenir l'adaptation de l'économie montréalaise en vue d'accroître la compétitivité de la métropole. Après avoir enregistré de nombreuses pertes d'emplois au cours des dernières décennies dans l'industrie manufacturière traditionnelle, Montréal réalise des gains importants dans plusieurs secteurs de l'économie du savoir, notamment les services aux entreprises, la fabrication de moyenne et de haute technologie et le domaine des arts et des médias. La mise en place d'une Stratégie de développement économique vise à stimuler ce développement et cette diversification de l'emploi de manière à accroître la richesse collective et à améliorer la qualité de vie des Montréalais.

En convergence avec cette Stratégie, le Plan d'urbanisme reconnaît le rôle accru de la qualité du cadre urbain comme facteur de rétention et d'attraction d'entreprises. À cet égard, les principaux éléments qui façonnent l'attrait de Montréal sont le prestige du Centre des affaires comme lieu d'échanges, le dynamisme des institutions, notamment de recherche, ainsi que la qualité et la diversité des sites industriels et des secteurs résidentiels qu'offre la ville. Que ce soit en améliorant les milieux de vie ou en développant les attraits du Centre, le Plan d'urbanisme prévoit différentes formes d'interventions contribuant au développement économique de Montréal.



Le Plan énonce trois objectifs qui portent plus spécifiquement sur l'aménagement des secteurs d'emplois, soit les parties du territoire essentiellement destinées à des activités économiques :

8 Consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport.

9 Diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre afin de soutenir une utilisation plus intensive des infrastructures existantes.

10 Favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville.

Les actions de mise en valeur du Centre des affaires et plus généralement du Centre de Montréal, premier pôle d'emplois de l'agglomération, sont traitées à l'objectif 5.

LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La Ville a entrepris l'élaboration d'une Stratégie de développement économique et prévoit l'adopter à la fin de 2004. Ce projet découle d'un consensus établi lors du Sommet de Montréal de juin 2002 et a été retenu comme une priorité. La Stratégie de développement économique s'appuie sur deux objectifs fondamentaux :

- accroître la richesse collective des Montréalais, celle-ci étant nécessaire à une distribution équitable des revenus et à l'amélioration de la qualité de vie;
- améliorer la qualité de vie pour attirer et retenir la main-d'œuvre qualifiée et offrir un environnement stimulant à la création et à l'innovation.

Le diagnostic et les défis

En ciblant la réalité économique de Montréal, différente de celle du reste de la région sous plusieurs aspects, l'analyse comparative permet de déterminer les grands défis que doit relever la Ville; elle porte sur la performance économique, les caractéristiques socio-démographiques, la structure industrielle et l'environnement d'affaires.

Sur la base de ce diagnostic, quatre grands défis se dégagent :

- l'accroissement de la productivité et de l'innovation en entreprise;
- le développement du capital humain et du savoir;
- un environnement d'affaires stimulant et concurrentiel;
- un rayonnement international accru.

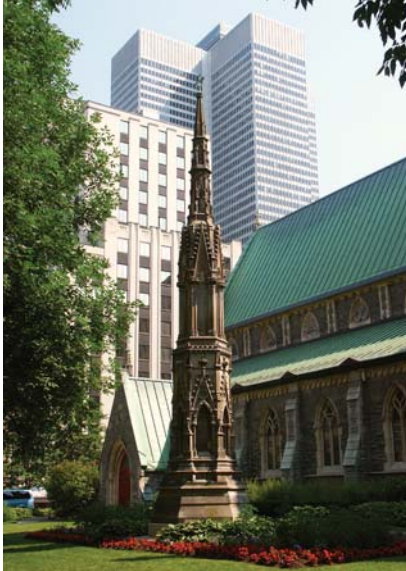
Les orientations stratégiques et le modèle de développement économique

Pour relever ces défis avec succès et atteindre les objectifs fixés par la Ville, la Stratégie s'appuiera sur trois éléments clés :

- l'expression d'un leadership économique clair;
- une stratégie orientée sur les réseaux, notamment des entreprises et des organisations, pour le développement des grappes et des créneaux d'excellence;
- un modèle de développement économique centré sur les entreprises :
 - rétention, afin que les firmes existantes continuent leurs activités;
 - expansion, afin que les firmes existantes concrétisent leurs projets de développement;
 - création, afin de susciter l'émergence de nouvelles entreprises;
 - attraction, afin d'inciter les entreprises d'ailleurs à venir investir ici.



LE SCHÉMA DES SECTEURS D'EMPLOIS



Les secteurs délimités au Schéma des secteurs d'emplois (voir carte 2.4.1) couvrent les parties du territoire essentiellement occupées à des activités d'emploi. Largement voués à des activités à caractère industriel et greffés aux grandes infrastructures routières, ferroviaires et portuaires, les secteurs d'emplois ne sont pas propices à accueillir de l'habitation. Le Plan d'urbanisme prévoit une vocation mixte uniquement dans le « Centre des affaires » et les « secteurs d'affaires et de commerce ».

Plusieurs autres parties du territoire comportent des activités d'emplois et d'habitation. Ce sont les axes commerciaux, les anciens secteurs industriels en conversion et les sites bien desservis par transport collectif pour lesquels le Plan préconise aussi une plus forte intensité et une plus grande mixité d'emplois et d'habitation.

Le Schéma caractérise sept types de secteurs d'emplois sur la base des vocations et des formes d'aménagement, à savoir :

Le Centre des affaires :

Cœur économique de l'agglomération, il possède la plus importante concentration d'emplois de la métropole, regroupant notamment de nombreuses activités du secteur tertiaire moteur. Sa spécificité repose sur sa forte densité de construction, sa grande accessibilité par transport collectif et un environnement urbain convivial composé de lieux publics et de bâtiments de grande qualité. Le Plan d'urbanisme traite plus spécifiquement du Centre des affaires à l'objectif 5.

Les secteurs d'affaires et de commerce :

Implantés aux abords d'importants carrefours de circulation, ils sont formés de centres commerciaux, de magasins de moyenne ou de grande surface et d'édifices à bureaux. Principalement occupés par des bâtiments commerciaux d'un seul étage et par de vastes aires de stationnement, ils offrent des possibilités de requalification urbaine et de densification, notamment par l'insertion d'édifices à bureaux. Certains de ces secteurs présentent aussi un potentiel de développement résidentiel en relation avec l'offre actuelle ou projetée de transport collectif.



Les secteurs d'emplois institutionnels :

Ils sont composés des grands ensembles institutionnels de rayonnement métropolitain qui regroupent un nombre important d'emplois, notamment les institutions de soins de santé, d'enseignement supérieur ou d'administration publique. Plusieurs de ces ensembles sont formés d'un seul établissement implanté en site propre ou sur quelques îlots. Ces propriétés institutionnelles comportent souvent des immeubles d'intérêt patrimonial ou des espaces verts.

Les secteurs d'entreprises :

Ils offrent un environnement de prestige qui vise l'attraction d'industries et de services de pointe, notamment les activités de recherche et de production de haute technologie. Ces secteurs, qui se caractérisent par un cadre bâti de type « immeubles à bureaux de plusieurs étages », comportent des aménagements publics et privés de qualité et peuvent accueillir une densité de construction propice à une intensification de l'emploi.

Les secteurs d'emplois diversifiés :

Ils sont composés de divers ensembles d'activités à caractère industriel, commercial ou de bureau. Certains des secteurs de la couronne du Centre comportent des bâtiments de plusieurs étages qui offrent un potentiel d'occupation multiple. D'autres secteurs, par exemple aux abords de grands axes routiers, sont constitués de bâtiments de différents gabarits voués à une seule fonction. Plusieurs de ces secteurs présentent un potentiel d'intensification de l'emploi et de densification du bâti.

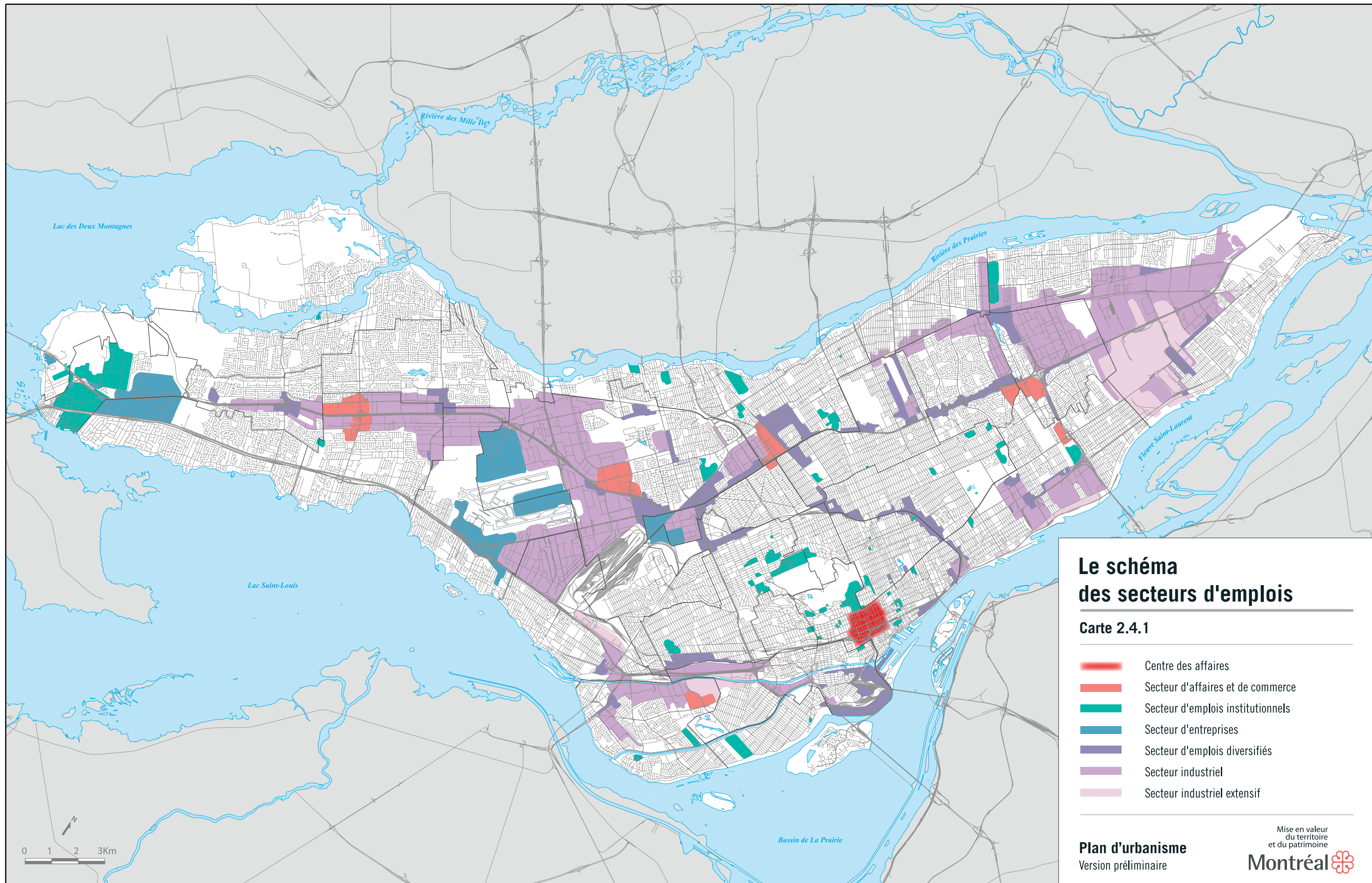
Les secteurs industriels :

Ils comportent des entreprises manufacturières variées et des activités de distribution ainsi que des commerces complémentaires. Les secteurs de la couronne du Centre sont caractérisés par un bâti plutôt dense, souvent à plusieurs étages. Moins intensifs sur le plan de l'emploi, les secteurs industriels de l'ouest et de l'est de l'Île sont de plus faible densité et sont implantés de manière à permettre des aménagements extérieurs : cour avant aménagée, aire de stationnement, entreposage, etc. Ils bénéficient généralement d'une bonne accessibilité au réseau routier.

Les secteurs industriels extensifs :

Très peu intensifs sur le plan de l'emploi, ils comprennent des entreprises occupant de vastes terrains, leurs procédés comportant notamment des activités ou de l'entreposage à l'extérieur. Nécessitant une ségrégation spatiale avec les secteurs résidentiels, ils sont directement reliés au réseau autoroutier.





Le schéma des secteurs d'emplois

Carte 2.4.1

- Centre des affaires
- Secteur d'affaires et de commerce
- Secteur d'emplois institutionnels
- Secteur d'entreprises
- Secteur d'emplois diversifiés
- Secteur industriel
- Secteur industriel extensif

objectif

Consolider les secteurs
d'emplois en favorisant
l'accueil d'entreprises
dynamiques et en améliorant
les liens de transport

D'abord reliés au port et au canal de Lachine, ensuite au réseau ferroviaire, les secteurs d'emplois se sont agglomérés aux axes majeurs de transport routier traversant Montréal. Grâce à leurs multiples formes et leurs différentes vocations, ils offrent une capacité d'accueil d'entreprises diversifiées.

Les secteurs est et ouest de la ville sont en grande partie constitués d'aires à caractère industriel qui comportent encore plusieurs terrains vacants, alors que d'autres secteurs présentent un potentiel de transformation de sites afin d'y renouveler les activités économiques.

En définissant la configuration et les vocations des parties de la ville réservées à des fins d'emplois et en clarifiant les orientations d'aménagement, notamment pour des secteurs à construire ou à transformer, le Plan crée des conditions favorables à l'investissement et au réinvestissement à Montréal.

Dans cette optique, le Plan préconise entre autres la densification et la requalification des « secteurs d'affaires et de commerce ». Pôles majeurs d'activités de services répartis à l'échelle du territoire montréalais, ils revêtent un potentiel intéressant d'intensification des activités de services et de bureau. Ces secteurs offrent, à divers degrés, des possibilités de réaménagement des aires de stationnement et de transformation du cadre bâti afin d'améliorer la qualité du paysage urbain.

Dans la volonté de consolider le territoire voué à des activités économiques, le Plan prévoit des interventions structurantes sur le réseau routier afin de mieux desservir les secteurs d'emplois. Ces travaux routiers permettront de dégager de nouveaux sites de qualité au sein de secteurs sous-utilisés ou destructurés. Par ailleurs, le Plan soutient la réhabilitation de vastes sites désaffectés qui constituent un potentiel de renouvellement urbain et de création de valeur ajoutée pour l'économie de Montréal.



action 8.1

soutenir l'aménagement de
secteurs d'emplois de qualité

Le Plan d'urbanisme vise à rehausser la qualité architecturale et urbaine des secteurs d'emplois de Montréal afin de soutenir la compétitivité de la ville centrale au niveau régional comme à l'échelle internationale.

Dans cette optique, le Schéma des secteurs d'emplois établit, sur la base d'une vision d'ensemble du territoire de la nouvelle Ville, les secteurs voués à des activités économiques en précisant les fonctions et les formes d'aménagement souhaitées (voir carte 2.4.1).

Moyen de mise en œuvre

- Sur la base du Schéma des secteurs d'emplois, la réglementation d'urbanisme délimitera des zones et précisera des normes et des critères d'aménagement qui assurent :
 - la compatibilité et la complémentarité des activités, notamment par la ségrégation de certains usages générateurs de nuisances;
 - une densité de construction accrue dans les aires qui offrent un potentiel d'intensification de l'emploi, notamment aux abords de certaines stations de métro et de certaines gares;
 - une production architecturale de qualité intégrée au caractère des milieux et qui respecte les principes généraux de consolidation et d'amélioration du cadre bâti (voir objectif 12).



action 8.2

favoriser la densification et la
requalification des « secteurs
d'affaires et de commerce »

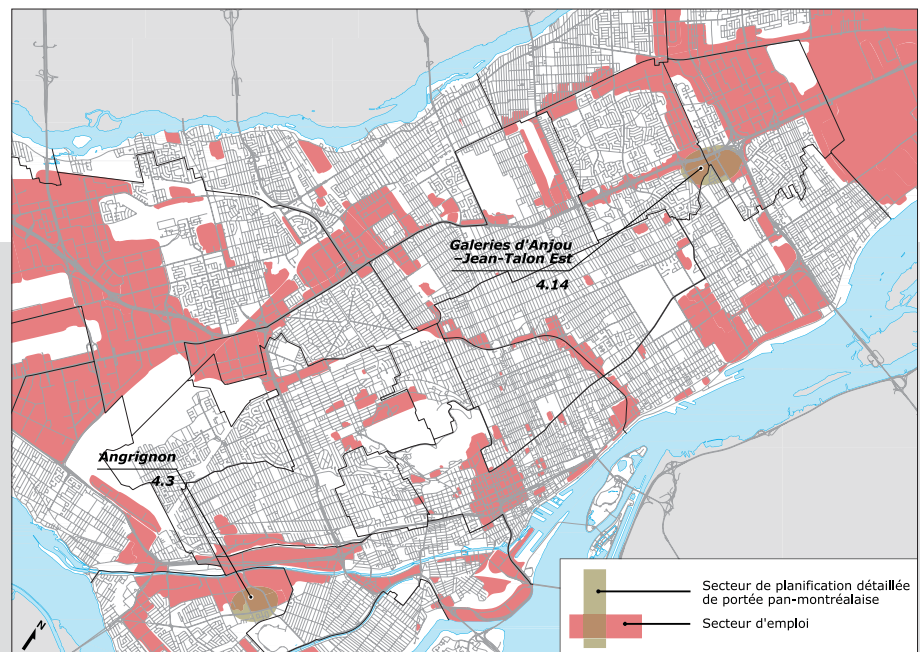
Implantés aux abords de grands axes routiers, les six « secteurs d'affaires et de commerce » sont occupés par des centres commerciaux, des édifices à bureaux et des commerces de moyenne ou de grande surface flanqués de vastes aires de stationnement (voir Schéma des secteurs d'emplois).

Afin d'améliorer la qualité de l'aménagement des secteurs voués au commerce, notamment les « secteurs d'affaires et de commerce », la Ville compte mettre en place un cadre de contrôle réglementaire à l'échelle municipale assurant la révision de projets commerciaux de moyenne ou de grande surface (voir objectif 12).

De plus, dans la volonté d'assurer une certaine densification de l'occupation du sol et d'enrichir le paysage urbain, le Plan préconise l'intensification des activités au sein des « secteurs d'affaires et de commerce » par la recomposition d'espaces actuellement occupés par des stationnements extérieurs et par des bâtiments commerciaux. Certains sites offrent notamment la possibilité d'introduire de l'habitation en relation avec l'offre actuelle ou projetée de transport collectif.

Moyens de mise en œuvre

- Accroître le rôle multifonctionnel des « secteurs d'affaires et de commerce » en soutenant la densification et la diversification des activités, notamment en relation avec le réseau de transport collectif existant ou prévu.
- Renforcer le caractère urbain et favoriser le remodelage de ces secteurs selon les principes relatifs à la production architecturale et à la mise en valeur du domaine public présentés aux objectifs 12 et 13.
- Dans le cadre d'une planification détaillée, définir les moyens de requalifier les « secteurs d'affaires et de commerce » suivants :
 - Galeries d'Anjou – Jean-Talon Est;
 - Angrignon.



action 8.3

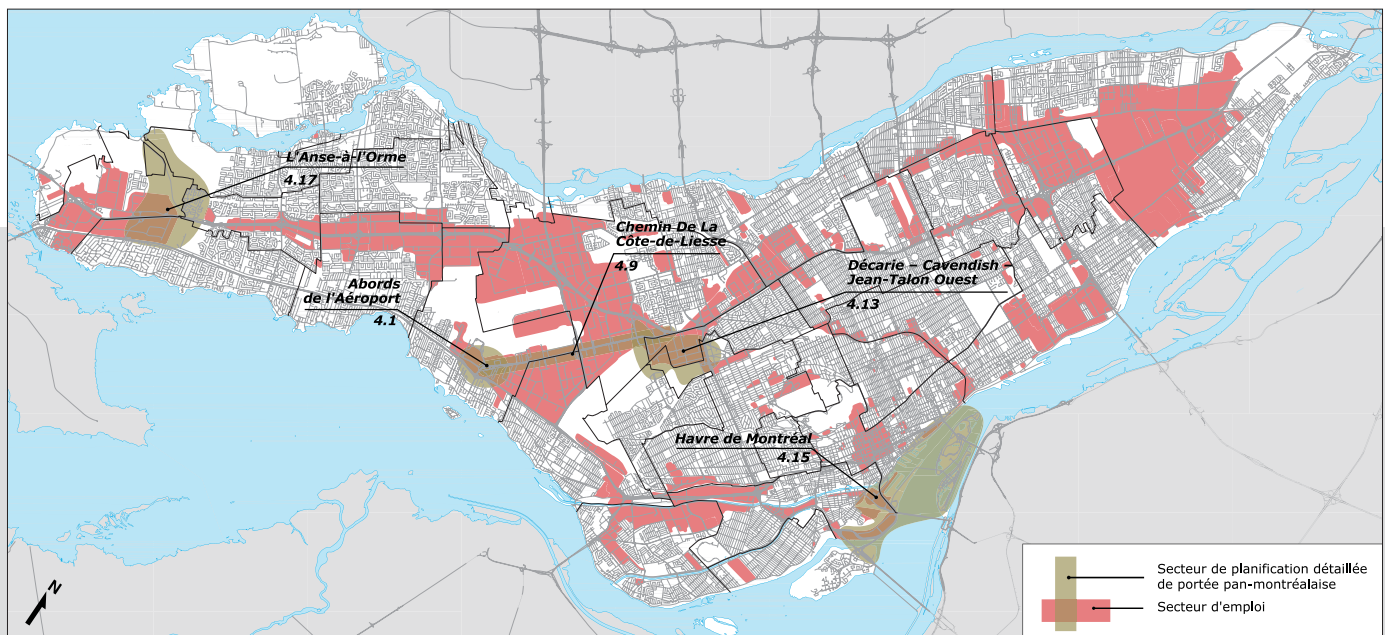
mettre en valeur de nouveaux sites à des fins d'emplois par des interventions structurantes sur le réseau routier

Reconnaissant l'efficacité des liens de transport comme condition structurante de mise en valeur des secteurs d'emplois, le Plan prévoit améliorer leur accessibilité autant pour les travailleurs qu'en fonction des besoins de transport des marchandises (voir objectif 3).

En plus de remédier aux problèmes de discontinuité du réseau, le réaménagement de certaines infrastructures routières permettra de reconfigurer et de rehausser l'image des secteurs d'emplois tout en augmentant le nombre de sites de qualité voués à des activités économiques.

Moyen de mise en œuvre

- Dans le cadre des interventions projetées sur le réseau routier, réaménager des secteurs d'emplois en partie déstructurés ou sous-utilisés. Les secteurs visés feront l'objet d'une planification détaillée après l'adoption du Plan d'urbanisme (voir chapitre 4). Ce sont notamment :
 - les abords de l'Aéroport dans le cadre des interventions sur le réseau routier près de l'échangeur Dorval;
 - les abords du chemin De La Côte-de-Liesse et son réaménagement potentiel en boulevard urbain;
 - les espaces industriels du secteur Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest, désenclavés par la création de nouveaux liens routiers;
 - les espaces industriels du secteur L'Anse-à-l'Orme, dans l'ouest de l'Île, dans le cadre du réaménagement des échangeurs du boulevard Morgan aux intersections des autoroutes 40 et 20 ainsi que du réaménagement des voies de service;
 - les abords de l'autoroute Bonaventure dans le cadre de son remplacement par un boulevard urbain.



action 8.4

régénérer de grands sites
désaffectés afin qu'ils accueillent
de nouvelles activités économiques

En vue de soutenir le renouvellement urbain, la Ville entend appuyer la transformation de vastes sites industriels désaffectés qui comportent des problématiques d'aménagement complexes. Le défi est à la fois d'assainir l'environnement et de desservir ces sites afin d'actualiser leur valeur productive pour l'économie de Montréal.

Le coût élevé qu'entraîne la gestion adéquate des sols contaminés étant une contrainte majeure de mise en valeur de plusieurs de ces sites désaffectés, la Ville prévoit des actions afin de favoriser la réhabilitation des terrains contaminés (voir objectif 19).

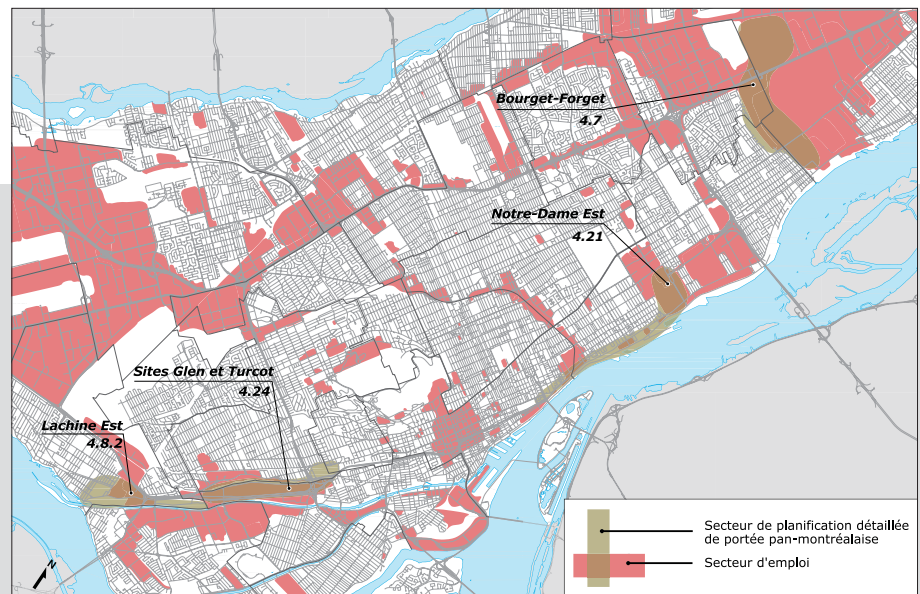
La mise en valeur de plusieurs de ces vastes sites enclavés ou peu accessibles nécessite l'aménagement de nouveaux liens routiers et le morcellement en plusieurs terrains. La Ville établira une planification d'ensemble pour ces secteurs sur la base de l'évaluation du potentiel d'aménagement et des créneaux de développement économique.

Moyen de mise en œuvre

- Définir et mettre en œuvre un concept d'aménagement et une stratégie de développement pour chacun de ces vastes sites désaffectés ou sous-utilisés en étudiant des options de desserte routière et de lotissement qui soutiennent une intensification de l'emploi.

Ces sites visés font partie de secteurs de planification détaillée (voir chapitre 4).
Ce sont notamment :

- les anciens triages Glen et Turcot;
- les espaces industriels du secteur Notre-Dame Est dans le cadre de la création du lien routier L'Assomption – Notre-Dame;
- l'ancien secteur industriel lourd du secteur de Lachine Est;
- les espaces industriels du secteur Bourget-Forget.





objectif

Diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre afin de soutenir une utilisation plus intensive des infrastructures existantes

La diversité des entreprises implantées dans les secteurs d'emplois de la couronne du Centre contribue à la vitalité de ces milieux urbains. Qu'il s'agisse d'implantations à caractère industriel, de grands bâtiments regroupant des entreprises de production de biens ou de services, d'édifices à bureaux ou de bâtiments commerciaux, ces secteurs comportent des emplois diversifiés.

D'entrée de jeu, le Plan d'urbanisme préconise de renforcer les activités d'emplois dans ces secteurs de la couronne du Centre, notamment afin de réduire les distances entre les lieux d'habitation et de travail. D'ailleurs, dans l'esprit du développement durable, la Ville veut assurer une meilleure rentabilité des infrastructures en favorisant la consolidation des secteurs d'emplois déjà desservis.

Le défi est de réaliser le plein potentiel foncier et immobilier de ces secteurs d'emplois de la couronne du Centre afin de maintenir et d'accroître l'emploi à proximité des quartiers densément habités et accessibles par transport collectif. Le réinvestissement public et privé au sein de ces secteurs à vocation économique contribuera à couvrir les coûts de réhabilitation des infrastructures de ces espaces d'urbanisation plus ancienne.

Dans une perspective de renouvellement urbain, le Plan préconise aussi la transformation de certaines portions de ces secteurs à de nouvelles formes et fonctions économiques, pour certains en mixité avec l'habitation.



action 9.1

soutenir la transformation de la
structure d'emplois dans le tissu
industriel existant

Le déclin de l'activité manufacturière traditionnelle a entraîné une diminution du nombre d'industries dans les secteurs d'emplois de la couronne du Centre. La disparition de certains types d'implantations industrielles, notamment à proximité d'ensembles d'habitation, a contribué à l'assainissement de l'environnement résidentiel (voir objectif 20). La majorité des entreprises à caractère industriel actuellement établies au sein des « secteurs d'emplois diversifiés » reconnus par le Plan sont des industries légères. Le Plan prévoit la reconnaissance, par la réglementation d'urbanisme, des espaces voués à des activités industrielles dynamiques et bien intégrées au milieu urbain.

La disparition de certaines activités industrielles a laissé des terrains vacants et des bâtiments sous-utilisés. Plusieurs secteurs sont propices à une diversification des activités économiques afin de soutenir la vitalité et la diversité de l'emploi à proximité des quartiers densément habités. Le Plan soutient donc l'adaptation des espaces peu performants en élargissant la gamme des activités économiques autorisées et en favorisant une certaine densification des secteurs d'emplois de la couronne du Centre.

Moyens de mise en œuvre

- Préserver les espaces industriels fonctionnels au sein des secteurs d'emplois diversifiés de la couronne du Centre sur la base des principes suivants :
 - protéger les espaces industriels de l'insertion ponctuelle d'ensembles d'habitation qui pourraient miner leur caractère fonctionnel et leur valeur productive pour l'économie;
 - assurer une bonne interface des activités à caractère industriel avec les secteurs d'habitation, notamment en contenant les opérations et les odeurs à l'intérieur des sites industriels et en améliorant leur relation avec la rue ainsi que la qualité extérieure des bâtiments;
 - favoriser le déménagement, dans des secteurs industriels appropriés, des entreprises dont les activités génèrent des nuisances majeures dans les secteurs résidentiels;
 - préserver des sites voués aux infrastructures publiques : les cours de voirie, les centres d'entretien de véhicules municipaux, les stations électriques, etc.



- Favoriser la consolidation des secteurs d'emplois établis en élargissant la gamme d'activités économiques autorisées : industrie légère, bureaux, services, certains types de commerces.
- Appuyer le réaménagement de bâtiments qui peuvent accueillir de nouvelles activités, par exemple les édifices de type « loft » sur la rue Chabanel ou aux abords des voies du Canadien Pacifique.
- Appuyer la transformation de secteurs offrant un potentiel de diversification et d'intensification des activités d'emplois, notamment aux abords des stations de métro, par le remembrement de terrains sous-utilisés et occupés par des bâtiments industriels et commerciaux dépréciés, par exemple :
 - le secteur des stations de métro Namur et De La Savane;
 - le secteur de la voie du Canadien Pacifique dans les arrondissements de Rosemont–La Petite-Patrie et de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension;
 - le secteur bordant les rues Jarry et l'autoroute Métropolitaine au sud de l'ancienne carrière Francon dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.



action 9.2

convertir, à des fins d'activités mixtes, des espaces industriels en mutation qui offrent des possibilités intéressantes de remaillage avec le tissu résidentiel

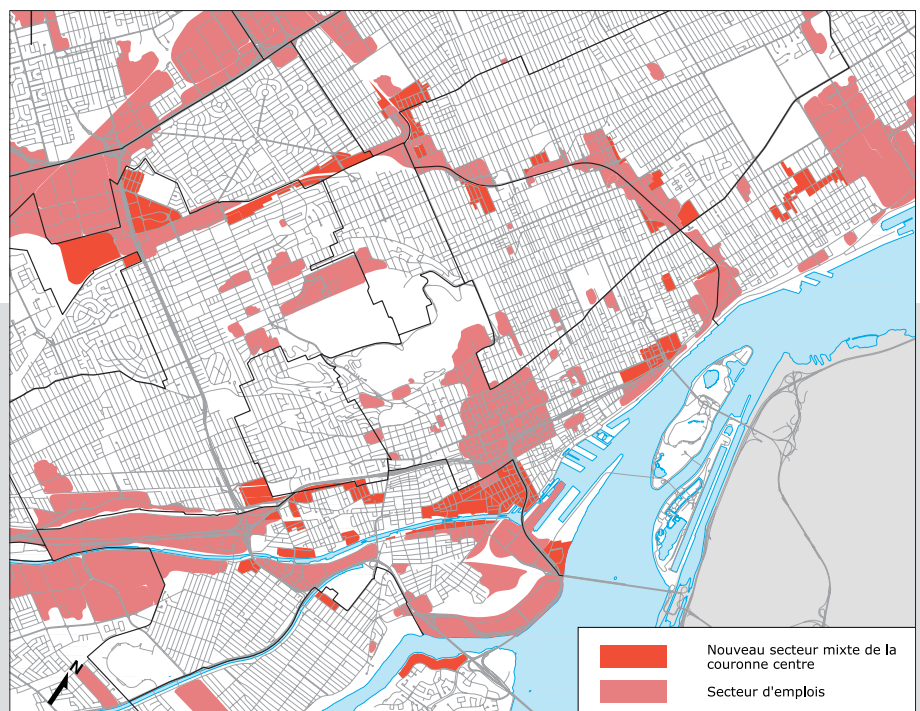
D'entrée de jeu, le Plan prévoit la conversion d'espaces industriels dégradés et enclavés dont les possibilités de consolidation sont largement réduites par leurs interfaces difficiles avec le milieu résidentiel. Il soutient aussi la transformation à des fins d'activités mixtes de plusieurs sites, initialement voués exclusivement à des fins d'emploi, qui représentent maintenant un potentiel de développement résidentiel lié à la rareté de terrains vacants dans les secteurs résidentiels de la couronne du Centre.

Aussi, grâce à la valeur ajoutée par des interventions structurantes et des investissements stratégiques, d'anciennes zones à caractère industriel, par exemple les abords du canal de Lachine, peuvent devenir des sites propices à un développement mixte.

L'ensemble de ces sites à convertir de la couronne du Centre présente des occasions de reconstruire la ville sur elle-même dans une perspective de développement durable. À cet égard, la Ville prévoit attribuer, de façon prioritaire, les sommes éventuellement disponibles pour la réhabilitation des sites contaminés, à ces secteurs à transformer (voir objectif 19).

Moyen de mise en œuvre

- Dans le cadre d'une planification détaillée (voir chapitre 4), définir les moyens de réaménagement et de requalification de secteurs propices à une transformation à des fins d'activités mixtes. Ces secteurs sont notamment :
 - le Griffintown, situé au sud du Centre des affaires, et les abords du canal de Lachine;
 - le secteur Saint-Viateur – De Gaspé et une portion du secteur Marconi – Alexandra aux abords des voies du CP.
 - le site de l'Hippodrome et les abords de la station de métro De la Savane dans le secteur Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest.



objectif

Favoriser l'aménagement
de secteurs d'emplois
institutionnels bien intégrés
dans la ville

Montréal bénéficie d'un éventail varié d'ensembles institutionnels générateurs d'un grand nombre d'emplois liés aux domaines de la santé et de l'enseignement supérieur. Le Schéma des secteurs d'emplois identifie les principaux secteurs institutionnels constitués de ces grands ensembles.

La Ville privilégie le maintien et l'expansion des grandes institutions au sein des milieux où elles sont établies et sur lesquels elles rayonnent, notamment au Centre de Montréal (voir objectif 5). Leur développement contribue au renforcement des activités d'emplois et soutient une utilisation plus intensive des infrastructures existantes, notamment du transport collectif.

Reconnaissant le dynamisme de ces activités institutionnelles et leur contribution au rayonnement de Montréal, elle entend soutenir leur développement et favoriser l'aménagement d'ensembles institutionnels bien intégrés dans la ville.



action 10.1

assurer une intégration
harmonieuse des ensembles
institutionnels au milieu urbain

L'évolution des clientèles et des services des grandes institutions exige l'adaptation des équipements, ce qui soulève souvent d'importants défis architecturaux et urbanistiques. Les projets de développement immobilier entraînent soit un agrandissement, une transformation ou une relocalisation qui engendre souvent des impacts majeurs sur l'environnement urbain, notamment sur le paysage urbain, sur le patrimoine bâti et naturel et sur les réseaux de transport des personnes.

Ces grandes institutions étant largement situées dans des secteurs fortement urbanisés et sensibles, la Ville entend donc exiger une planification d'ensemble en amont de la mise en œuvre de projets de construction par la conclusion d'accords de développement qui prévoient les balises d'aménagement appropriées (voir chapitre 3). D'ici à l'établissement d'un tel accord, la réglementation d'urbanisme confèrera la latitude nécessaire à la gestion courante des équipements et des installations de l'institution.

Des accords ont déjà été signés avec diverses institutions, telles l'Université McGill, l'Université de Montréal et le Collège Jean-de-Brébeuf. La Ville entend élargir le registre des accords de développement à d'autres grandes institutions et établir des modalités de révision concordant avec celles du Plan.

Moyen de mise en œuvre

- Établir, en concertation avec les partenaires institutionnels, des accords de développement qui permettent de définir les règles urbanistiques applicables au site occupé par une institution identifiée « Grand équipement institutionnel » à la carte 3.1.1. Cette démarche de planification concertée assure la prise en compte d'un ensemble d'éléments, par exemple :
 - les sites propices au développement;
 - les projets d'acquisition, de construction, de démolition ou de reconfiguration du bâti;
 - les projets relatifs à la circulation piétonne, véhiculaire et cycliste ainsi que l'offre de stationnement;
 - les bâtiments, les espaces verts ainsi que les vues protégées et à mettre en valeur;
 - les besoins en réaménagement du domaine public.



2.5

Un paysage urbain et une architecture de qualité

Le paysage urbain de Montréal et le caractère particulier de chacun de ses arrondissements se façonnent non seulement à partir du mont Royal, du fleuve Saint-Laurent et des autres cours d'eau qui bordent la ville, mais aussi à partir d'autres éléments liés à l'architecture et à l'aménagement urbain. La qualité de l'architecture, ancienne et contemporaine, l'aménagement des rues et des autres lieux publics ou même les différentes grilles de rues constituent autant de témoins durables de l'histoire et du dynamisme culturel de la ville. Inscrits dans la pierre comme dans les jardins, dans la manière d'occuper l'espace comme dans les occasions de créer un événement au détour d'une rue, ces éléments qui définissent le paysage urbain de Montréal sont également le reflet d'une facette moins tangible de sa personnalité : la culture d'habiter la ville. La personnalité de Montréal se décline également selon les saisons, lesquelles transforment son image et conditionnent les façons de l'aménager, de l'occuper et de la vivre au quotidien.

La recherche d'un environnement urbain de qualité constitue un objectif fondamental du Plan d'urbanisme. En plus de rehausser l'image d'ensemble de la ville, un aménagement et une architecture de qualité transcendent généralement les modes et s'avèrent plus durables, plus attrayants et plus économiques à long terme. Ainsi, les orientations du Plan reflètent le parti de la Ville de Montréal en faveur du développement d'une plus grande culture de la qualité, de l'excellence et de la créativité en matière d'aménagement urbain et d'architecture. À cet égard, le paysage urbain montréalais présente des qualités certaines. Des choix méritent toutefois d'être précisés par le Plan d'urbanisme pour accroître la qualité des milieux de vie et contribuer au développement économique de la ville.

Cette culture de la qualité doit également se traduire par le respect des particularités du tissu urbain montréalais, par le renforcement de l'identité des arrondissements et par une amélioration continue du paysage urbain. Dans cet esprit, chaque occasion offerte par l'aménagement d'une rue ou d'un lieu public, par la construction d'un bâtiment ou par l'implantation d'une infrastructure de transport doit être saisie pour enrichir le paysage.

Pour assurer la qualité du paysage urbain et de l'architecture, la Ville de Montréal retient les quatre objectifs suivants :

11 Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain.

12 Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu.

13 Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics.

14 Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain.



objectif

11

Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain

L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL DU MONT ROYAL

L'attribution par le gouvernement du Québec d'un double statut d'arrondissement historique et naturel au mont Royal constitue une première au Québec. Ce statut juridique national confirme l'importance symbolique et historique de la montagne dans la mémoire collective de Montréal, mais aussi du Québec. Ce statut reconnaît aussi les efforts de sauvegarde et de mise en valeur consentis par les Montréalais depuis plusieurs décennies et ouvre la voie à une protection renouvelée du patrimoine historique, paysager et naturel du mont Royal.

Certaines parties du mont Royal sont aménagées en parc et relèvent du domaine public, alors que d'autres sont occupées par des cimetières, des institutions de haut niveau (universités, hôpitaux et lieu de pèlerinage) ou des secteurs résidentiels. En vertu des dispositions de la *Loi sur les biens culturels* du Québec, toute subdivision ou tout morcellement de terrain, toute modification à l'aménagement, à l'implantation, à la destination ou à l'usage d'un immeuble, toute modification à son apparence extérieure ou démolition partielle ou totale, ainsi que toute signalisation, tout affichage et toute nouvelle construction requièrent l'autorisation du ministre de la Culture et des Communications du Québec.

La prédominance du mont Royal et du massif du Centre des affaires constitue un symbole majeur de l'identité montréalaise. Le caractère insulaire du territoire et la présence visuelle des cours d'eau – fleuve, rivière, canaux et lacs – qui entourent la ville comptent également parmi ses principaux éléments identitaires.

Dès le début de la colonisation, le caractère insulaire du territoire a donné naissance à un ensemble de voies de circulation constituant un parcours en rive quasi ininterrompu. Ce parcours riverain présente aujourd'hui un caractère tantôt panoramique, tantôt patrimonial, récréatif, résidentiel, champêtre, portuaire ou industriel.

Le paysage urbain de Montréal est aussi caractérisé, en plus de la position centrale du mont Royal, par une vaste « trame verte » composée des arbres de rue, des parcs et des espaces verts.

Le paysage urbain et la configuration générale de la grille de rues montréalaise entretiennent encore aujourd'hui une relation étroite avec les tracés fondateurs des côtes et des montées établis aux XVII^e et XVIII^e siècles, de même qu'avec les caractéristiques physiques et naturelles du territoire.

Les entrées de ville, que constituent notamment l'ensemble des ponts et leurs abords, présentent également des occasions uniques d'affirmer l'identité montréalaise.

Le paysage montréalais se révèle aussi une fois la nuit tombée. Les divers modes d'utilisation de la lumière, pour l'éclairage utilitaire, publicitaire ou d'ambiance, représentent autant de moyens d'enrichir le paysage et de développer la signature nocturne de Montréal.



action 11.1

préservé le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain



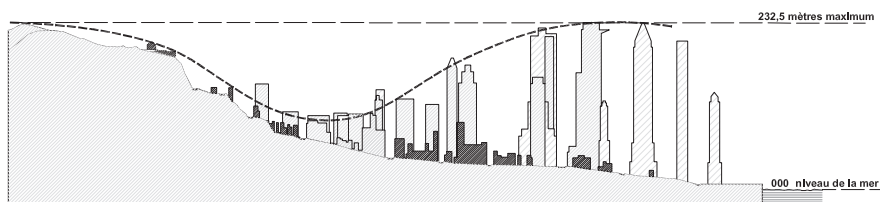
La présence verdoyante du mont Royal, figure emblématique de Montréal, s'inscrit au cœur de l'histoire, du territoire et de la personnalité de la ville. Au-delà des limites de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, l'ensemble formé par ses trois sommets (Westmount, Outremont et Montréal), ses institutions et ses secteurs limitrophes représente une richesse collective qui doit être préservée et mise en valeur.

La montagne est perceptible à l'échelle régionale autant qu'à travers les percées visuelles et les panoramas offerts en divers points de la ville. Avec le massif du Centre des affaires, elle constitue le point de repère dominant de l'agglomération montréalaise. L'ensemble des relations, tant visuelles que physiques, entre la montagne, le Centre des affaires, le milieu urbain environnant et les cours d'eau, contribue aussi à cette richesse unique du territoire montréalais.

Moyens de mise en œuvre

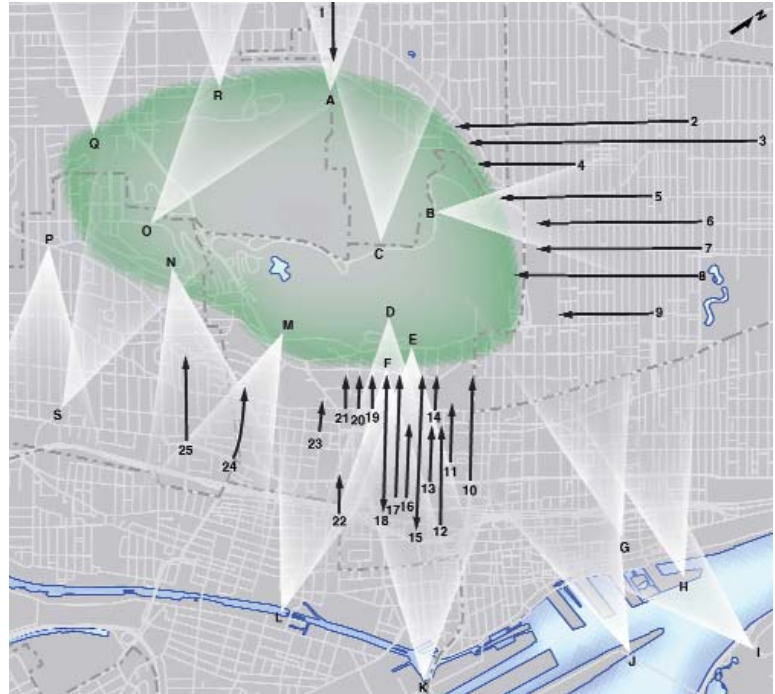
- Limiter les constructions sur les flancs du mont Royal et y imposer des hauteurs restrictives, de manière à maintenir l'importance de la montagne dans la silhouette de Montréal.
- Prévoir des limites de hauteur appropriées sur le flanc sud de la montagne et concentrer les constructions les plus élevées dans le Centre des affaires, de manière à conserver la distinction entre le mont Royal et le massif du Centre des affaires; conformément à la pratique établie, aucun immeuble ne pourra dépasser la hauteur du sommet de la montagne (232,5 mètres au-dessus du niveau de la mer).
- Protéger et mettre en valeur les vues encadrées et les grandes perspectives **vers** la montagne présentant un intérêt, notamment celles identifiées à l'illustration Grandes perspectives et vues encadrées d'intérêt.
- Protéger et mettre en valeur les vues encadrées et les grandes perspectives d'intérêt **à partir** de la montagne, notamment celles identifiées à l'illustration Grandes perspectives et vues encadrées d'intérêt.
- Actualiser le plan de mise en valeur du mont Royal dans une optique de planification concertée (voir chapitre 4).

LA PRÉDOMINANCE DU MONT ROYAL



L'importance de la silhouette du mont Royal et la distinction des deux massifs formés par la montagne et les immeubles du Centre des affaires constituent des caractéristiques fondamentales du paysage urbain montréalais qui se traduisent par des limites de hauteur appropriées, notamment sur le flanc sud de la montagne, ainsi que par la concentration des constructions les plus élevées dans les limites du Centre des affaires.

GRANDES PERSPECTIVES ET VUES ENCADRÉES D'INTÉRÊT



GRANDES PERSPECTIVES

- A Axe Vincent-D'Indy
- B Belvédère Camillien-Houde
- C Voie Camillien-Houde vers le nord
- D Belvédère du chalet de la Montagne
- E Avenue Des Pins, angle rue Peel
- F Avenue Docteur-Penfield, angle rue De La Montagne
- G Champ-de-Mars – Place Vauquelin
- H Quai de l'Horloge
- I Île Sainte-Hélène (belvédère des îles)
- J Parc de la Cité-du-Havre
- K Bassin Peel vers le nord
- L Rue Des Seigneurs
- M Avenue Cedar, angle chemin De La Côte-des-Neiges
- N Belvédère du parc Summit vers le sud
- O Parc Summit vers le nord
- P Belvédère Roslyn
- Q Oratoire Saint-Joseph
- R Université de Montréal (pavillon Ernest-Cormier)
- S Parc Westmount (chemin Academy)

NON ILLUSTRÉES :

- Parc Angrignon (Sud-Ouest et LaSalle)
- Pointe Charlebois (Pointe-Claire)
- Pointe Claire (Pointe-Claire)

VUES ENCADRÉES

- 1 Avenue Vincent-D'Indy
- 2 Avenue Laurier
- 3 Boulevard Saint-Joseph
- 4 Rue Villeneuve
- 5 Avenue Du Mont-Royal
- 6 Rue Marie-Anne
- 7 Rue Rachel
- 8 Avenue Duluth
- 9 Rue Roy
- 10 Rue University
- 11 Avenue McGill College
- 12 Rue Mansfield
- 13 Rue Metcalfe
- 14 Rue McTavish
- 15 Rue Peel
- 16 Rue Stanley
- 17 Rue Drummond
- 18 Rue De La Montagne
- 19 Avenue Du Musée
- 20 Rue Redpath
- 21 Rue Simpson
- 22 Rue Guy
- 23 Rue Saint-Mathieu
- 24 Avenue Atwater
- 25 Avenue Greene

NON ILLUSTRÉES :

- Rue Sherbrooke Est (Mercier – Hochelaga-Maisonneuve)
- Rue William-Tremblay (Rosemont – La Petite-Patrie)
- Avenue Du Mont-Royal (Rosemont – La Petite-Patrie)

action 11.2

affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain



La présence des cours d'eau et de la centaine d'îles, d'îlots et de battures qui composent le territoire constitue une autre composante fondamentale du paysage urbain montréalais. Le territoire comptant près de 270 kilomètres de rives, l'accessibilité visuelle et physique à l'eau ajoute à la qualité de vie montréalaise une dimension unique que la Ville entend préserver et mettre en valeur.

Ainsi, la Ville affirme l'importance historique du chemin de ceinture de l'île de Montréal et de l'île Bizard. Elle favorise la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères suivantes, qui contribuent aux différents caractères du parcours :

- le Vieux-Montréal, les noyaux villageois, les hameaux et les bâtiments d'intérêt patrimonial, de même que les vestiges archéologiques pouvant leur être associés (voir objectif 15);
- les percées visuelles et les panoramas sur les rives, les cours d'eau et les îles;
- les parcs, les bois et les secteurs présentant un caractère champêtre ou agricole;
- les autres éléments significatifs de certains tronçons du parcours, par exemple les activités portuaires et pétrochimiques, le patrimoine industriel du canal de Lachine, de même que certains secteurs résidentiels contemporains.

S'étendant également à l'île des Sœurs, le parcours riverain forme un circuit récréotouristique majeur reliant de nombreux attraits naturels et patrimoniaux propres à l'identité de Montréal. Aussi la mise en valeur du parcours s'inscrit dans le cadre du développement du Réseau bleu montréalais et de la valorisation des rives et des plans d'eau présentée à l'objectif 16.

Moyens de mise en œuvre

- Régir l'implantation et la hauteur des constructions bordant le parcours riverain par les outils réglementaires appropriés, notamment en fonction des critères suivants :
 - le respect du caractère architectural et paysager des différents tronçons du parcours;
 - le maintien des accès visuels à l'eau à partir du parcours riverain, de même qu'à partir de voies de circulation perpendiculaires offrant des perspectives d'intérêt sur l'eau.
- Améliorer l'image générale du parcours riverain par :
 - l'utilisation d'un mobilier urbain adapté au caractère spécifique des différents tronçons, notamment quant à l'éclairage;
 - l'harmonisation de la signalisation routière;
 - l'enfouissement des fils aériens dans les secteurs de valeur patrimoniale ou paysagère conformément au Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux (voir objectif 13).

LE RÉSEAU BLEU DE MONTRÉAL

Afin de mettre en valeur le caractère insulaire de Montréal et de permettre à la population de jouir de la présence de l'eau, la Ville entend, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, notamment les gouvernements du Canada et du Québec, ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal, poursuivre le développement d'un réseau bleu à l'échelle de l'archipel montréalais.

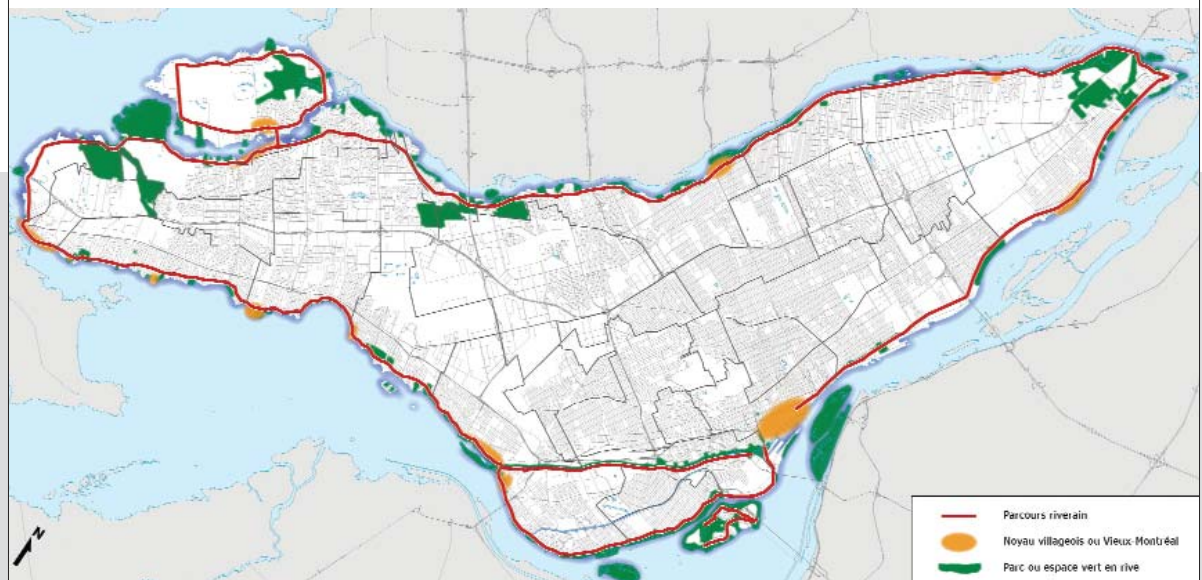
Le projet vise particulièrement à améliorer la protection et les conditions d'utilisation des rives et des cours d'eau entourant Montréal, de même qu'à fournir aux Montréalais une meilleure accessibilité et une variété d'activités répondant à leurs besoins. Le projet consiste aussi à améliorer le réseau navigable et les liens entre les circuits riverains existants (cyclables, piétonniers et fluviaux).



- Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive suite à la relocalisation du corridor de l'autoroute Bonaventure et sa transformation en boulevard urbain (voir objectif 3 et chapitre 4).
- Développer des outils d'interprétation des différentes composantes du parcours riverain, tels que l'aménagement de lieux d'observation et la signalisation des éléments particuliers d'intérêt comme les rapides de Lachine ou certains noyaux villageois.
- Parachever le réseau cyclable composant la voie de ceinture de l'île de Montréal et assurer sa poursuite vers l'île des Sœurs et l'île Bizard (voir objectif 3).
- Maximiser l'accessibilité physique et visuelle à l'eau en aménageant les rives publiques et en instaurant un programme d'acquisition de propriétés privées en rive en vue de leur conversion à des fins de parc ou de leur naturalisation.
- Assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts en rive.
- Poursuivre le développement du Réseau bleu en collaboration avec l'ensemble des partenaires de la Ville, notamment les gouvernements du Canada et du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal.
- Intégrer au Réseau bleu les nombreux îlots de l'archipel montréalais en améliorant leur accessibilité et en y développant des activités récréatives.
- Mettre en place des équipements nautiques dans les secteurs dépourvus à cet égard (quais, rampes de mise à l'eau).

LE PARCOURS RIVERAIN

L'accessibilité physique et visuelle au fleuve Saint-Laurent et aux autres cours d'eau entourant le territoire constitue plus que jamais un trait unificateur majeur de l'identité montréalaise. Par l'identification du parcours riverain, la Ville compte assurer une protection et une mise en valeur intégrée de l'ensemble des composantes du parcours tels les noyaux villageois, les percées visuelles et les panoramas, les milieux naturels, les espaces verts en rive et le réseau cyclable, de même que tout autre élément contribuant au caractère des différents tronçons du parcours.



action 11.3

préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal



L'arbre est un assainisseur. Il aide à diminuer la quantité de gaz carbonique dans l'atmosphère ainsi qu'à retenir l'eau de pluie. En ville, un arbre fixe en moyenne 100 kg de poussière par an. Par le rejet de vapeur d'eau, les arbres contribuent également à rafraîchir l'air et leur ombrage apporte un effet bénéfique contre la chaleur. Les arbres et les arbustes bien localisés font même office de brise-vent et peuvent réduire les coûts de chauffage et de climatisation de 20 % à 25 %.

Les arbres plantés le long des rues et sur le domaine privé, auxquels s'ajoutent quelque 900 parcs totalisant près de 47 kilomètres carrés, composent une véritable trame verte au sein de la ville (voir carte 2.5.1).

Élément naturel dominant de l'espace public et privé, l'arbre possède une grande valeur environnementale et sociale, notamment en contribuant à rendre les milieux de vie plus agréables. La forêt urbaine de Montréal, principalement composée des arbres du domaine public, est actuellement aux prises avec divers problèmes, dont son renouvellement, sa pérennité et son développement. Ces problèmes menacent la qualité et la présence même du patrimoine forestier montréalais.

Sur le territoire de la Ville, les essences d'arbres sont peu diversifiées, entraînant une plus grande vulnérabilité aux maladies. De plus, la pérennité des arbres de certains secteurs et même de certains arrondissements est menacée, ces lieux comprenant principalement des arbres matures. Ces problèmes montrent l'importance pour la Ville de mieux tenir compte des végétaux à utiliser, des conditions propices à leur développement ainsi que de leur impact visuel. Aussi la Ville entend protéger les arbres, particulièrement ceux implantés dans les cours avant ou faisant partie d'un alignement. Elle compte également favoriser le verdissement des secteurs résidentiels et accorder une importance particulière à la plantation d'arbres dans l'aménagement du domaine public. Par ailleurs, la Ville entend renforcer la contribution des parcs-nature, des parcs métropolitains et des grands parcs urbains à la qualité des milieux de vie montréalais par le projet de Réseau des grands parcs.

LE RÉSEAU DES GRANDS PARCS

Le projet de Réseau des grands parcs, émanant du Sommet de Montréal, vise la création de liens physiques permettant de relier les grands parcs : pistes cyclables, circuit par transport collectif et désignation de liens routiers. Ce projet est toutefois plus englobant et vise aussi d'autres actions, notamment :

- définir la vocation principale de chacun des grands parcs et de leurs différentes composantes;
- évaluer les milieux naturels situés dans les parcs et les espaces verts et faire des milieux les plus significatifs des aires protégées sous gestion écologique en cohérence avec la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels;
- établir une approche de gestion intégrée s'appliquant à l'ensemble des grands parcs de la ville et tenant compte, notamment, de la sensibilité et de la fragilité de l'environnement;
- améliorer l'accessibilité sous toutes ses formes pour faire profiter les citoyens des infrastructures en place;
- assurer une meilleure intégration du réseau au milieu urbain.



Le plan d'urbanisme confirme l'importance de protéger les espaces verts correspondant à certains golfs et aux grands cimetières du territoire montréalais. Ainsi, en relation avec l'affectation du sol présentée à la section 3.1, la carte 2.5.1 identifie les golfs devant être préservés en raison de leur contribution au caractère d'ensemble de certains milieux, de leur valeur patrimoniale ou dans la mesure où ils représentent la seule occupation possible en raison de contraintes d'occupation du sol, par exemple le Club de golf de l'Île de Montréal. De même, la carte 2.5.1 identifie les cimetières montréalais de grande superficie devant être préservés en raison de leur caractère historique, patrimonial ou paysager.

Moyens de mise en œuvre

- Assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts illustrés à la carte 2.5.1.
- Élaborer et mettre en œuvre la Politique de l'arbre et le projet de Réseau des grands parcs.
- Consolider et harmoniser les mesures de protection et de plantation des arbres, notamment de manière à :
 - réglementer l'abattage des arbres;
 - assurer une implantation des bâtiments maximisant la conservation des arbres existants;
 - protéger les arbres et leurs racines lors des travaux.

LA POLITIQUE DE L'ARBRE

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration de la Politique de l'arbre et compte l'adopter au cours de 2004. Cette politique vise à faciliter la prise de décision quant au sort des arbres et aux soins à leur apporter sur l'ensemble du territoire, tout en tenant compte de la valeur sociale et environnementale qui leur est accordée. La Politique préconise également une concertation entre les arrondissements et les services municipaux quant à l'application des méthodes de travail et à l'observation des lois et des règlements régissant la présence des arbres.

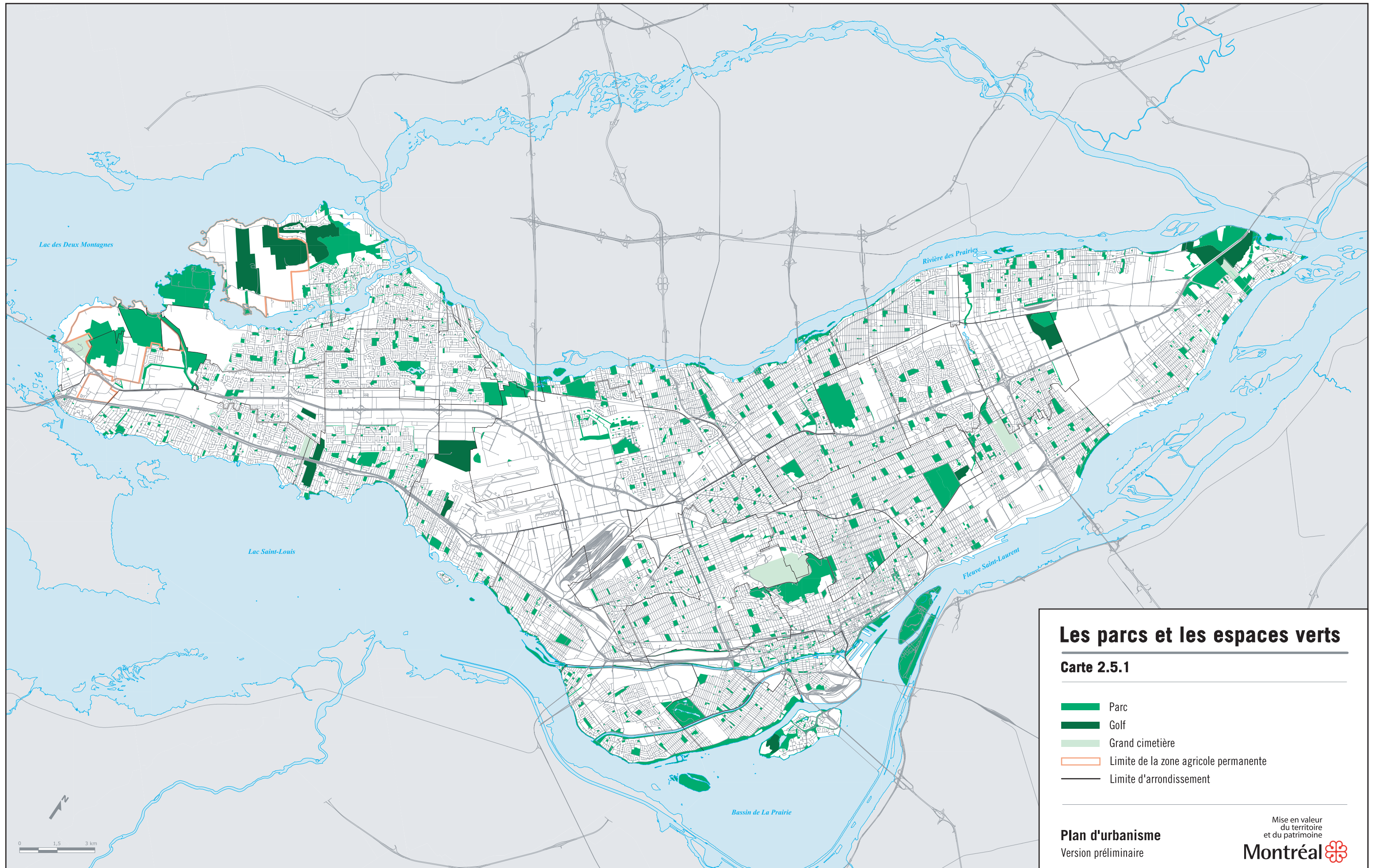
En vertu de la Politique, les décisions et les actions relatives au patrimoine forestier montréalais doivent être déterminées en fonction des orientations suivantes :

- assurer le développement et la pérennité de l'arbre et de la forêt urbaine montréalaise;
- élaborer un plan de végétalisation par arrondissement pour l'ensemble du territoire montréalais;
- favoriser la concertation entre tous les acteurs des domaines public et privé dont les décisions ont un impact sur l'arbre urbain;
- optimiser l'utilisation des ressources humaines et financières affectées à la gestion de la forêt urbaine dans une optique de développement durable.

Les principaux objectifs de la Politique de l'arbre sont les suivants :

- augmenter le nombre et la diversité d'arbres publics plantés annuellement;
- améliorer les conditions de croissance des arbres publics;
- promouvoir et favoriser la conservation des arbres existants en planifiant autrement le développement urbain, en régissant l'abattage des arbres et en protégeant adéquatement les arbres de rue exposés aux dommages;
- protéger les peuplements d'intérêts (rares, matures, centenaires ou d'intérêt local);
- répertorier et préserver les arbres remarquables sur l'ensemble du territoire montréalais;
- favoriser, selon le plan de végétalisation, le remplacement des arbres abattus.





Les parcs et les espaces verts

Carte 2.5.1

- Parc
- Golf
- Grand cimetière
- Limite de la zone agricole permanente
- Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

action 11.4

préserver et mettre en valeur
le caractère champêtre et les
activités agricoles de certains
secteurs de l'ouest de la ville

Montréal est encore riche de paysages agricoles, derniers vestiges de cette activité sur le territoire. Ces paysages confèrent un caractère champêtre à la partie ouest de l'arrondissement de Pierrefonds-Senneville et à certaines portions de l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève–Sainte-Anne-de-Bellevue. La zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec représente près de 2 000 hectares de terrains, soit 4 % de l'ensemble du territoire montréalais. La Ville de Montréal entend maintenir la zone agricole permanente dans ses limites actuelles. Elle reconnaît toutefois la possibilité que les inclusions en zone agricole en soient éventuellement retirées.

Une portion importante de la zone agricole est occupée par le parc agricole du Bois-de-la-Roche, l'Arboretum Morgan, l'écomusée de la Vallée du Saint-Laurent, la ferme expérimentale du Campus MacDonald de l'Université McGill, par une partie du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme ainsi que par des golfs. Ces lieux forment un pôle éco-agro-récréotouristique d'importance.

Les activités liées à l'agriculture demeurent toutefois marginalisées, en raison du manque de dynamisme du milieu agricole : terres en location, absence de relève agricole, manque d'investissements, etc. La Ville prévoit donc créer un cadre propice au développement des activités et des exploitations agricoles et contrôler les usages non agricoles, en conformité avec les orientations du gouvernement québécois en matière de protection du territoire et des activités agricoles.

Moyens de mise en œuvre

- Maintenir les limites actuelles de la zone agricole permanente sur le territoire de Montréal, tel qu'illustré à la carte 2.5.1.
- Réaliser une étude pour caractériser la zone agricole du territoire montréalais et en préciser les potentiels.
- Mettre en valeur le pôle éco-agro-récréotouristique, notamment par l'établissement de conditions propices à la découverte des paysages champêtres et par le soutien aux initiatives locales de sensibilisation, de mise en valeur et d'interprétation du patrimoine agricole.
- Aménager le parc agricole du Bois-de-la-Roche.
- Élaborer un plan stratégique de mise en valeur des activités agricoles, en collaboration avec le Comité consultatif agricole, la Communauté métropolitaine de Montréal et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.



action 11.5

préserver les spécificités de la
trame urbaine montréalaise

Les tracés fondateurs et les caractéristiques physiques naturelles du territoire constituent la première armature de la trame actuelle des rues de Montréal. Au fil du temps, ces tracés se sont transformés et ont accueilli des constructions pour constituer le tissu urbain actuel de Montréal.

Le Plan d'urbanisme souligne l'importance de préserver les éléments significatifs du tissu urbain montréalais, notamment ces particularités :

- la grille orthogonale et les ruelles des arrondissements centraux;
- les grilles de rues particulières, comme celle de l'arrondissement de Mont-Royal;
- la cohérence du cadre bâti par rapport aux différentes grilles de rues (hauteur, alignement et implantation des bâtiments).

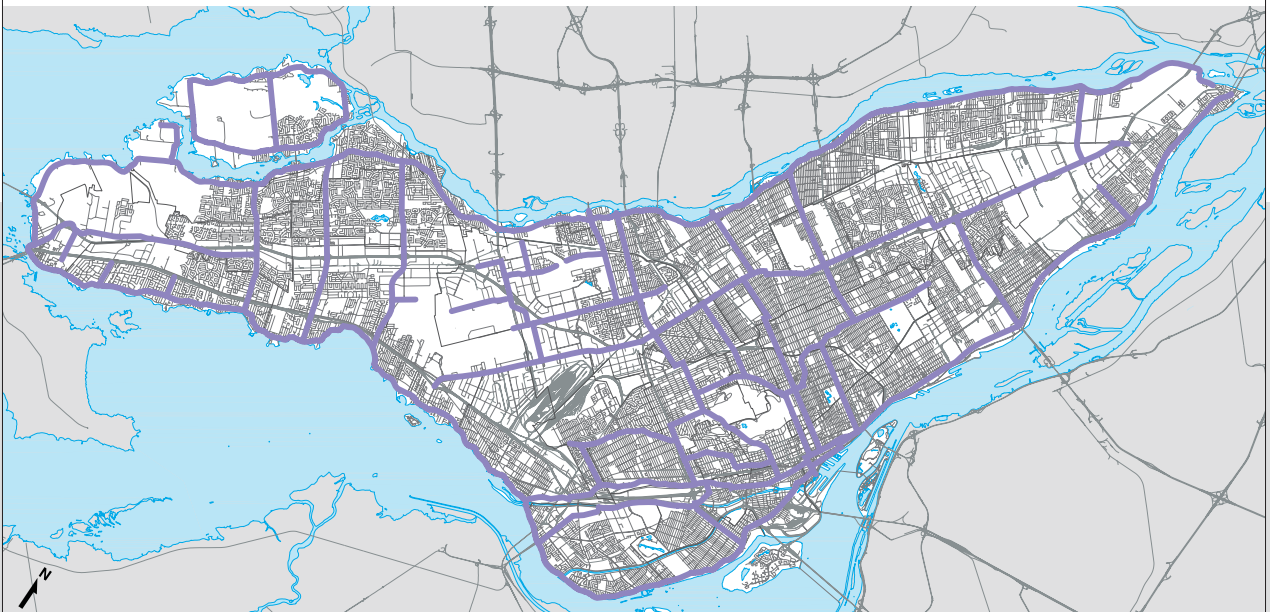
Dans le respect de ces particularités, la durabilité urbaine et l'efficacité énergétique constituent aussi des préoccupations municipales importantes en matière de planification urbaine. À cet égard, le Plan d'urbanisme favorise la planification de trames de rues et l'implantation de bâtiments dont l'orientation procure un ensoleillement maximal et une protection contre les vents dominants.

Moyens de mise en oeuvre

- Dans le cadre de l'évaluation des projets de construction et des interventions d'aménagement du domaine public, assurer le respect des particularités du tissu urbain montréalais, comme l'orientation et la structure des rues, la forme des îlots et les caractéristiques du cadre bâti. De même, ces interventions devront concilier les orientations du Plan valorisant les déplacements piétonniers et l'utilisation du transport collectif (voir objectifs 3, 13 et 14).

LES TRACÉS FONDATEURS

Les côtes et les montées établies aux XVII^e et XVIII^e siècles constituent les premières voies de circulation du territoire montréalais. Certaines grilles de rues et d'autres éléments significatifs du tissu urbain montréalais témoignent encore de la persistance de ces tracés fondateurs et doivent faire l'objet d'une attention particulière. À cet effet, les secteurs d'intérêt patrimonial identifiés à l'objectif 15 comprennent notamment les ensembles bâtis qui contribuent au caractère patrimonial de certains tronçons des tracés fondateurs.



action 11.6

marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais

On accède au territoire montréalais par quinze ponts routiers et six ponts ferroviaires. Ce passage obligé fournit l'occasion d'affirmer la personnalité de Montréal par un traitement approprié des entrées de ville. Aussi le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance d'aménager de manière distinctive l'ensemble des entrées de ville en tenant compte des préoccupations suivantes :

- la qualité du traitement des bâtiments situés aux abords des entrées de ville et l'intégration des enseignes commerciales;
- la visibilité des panoramas à partir du tablier des ponts et l'intégration des panneaux-réclames dans le paysage urbain;
- la mise en valeur du couvert végétal et des berges;
- la mise en lumière des ouvrages d'art (ponts et autres structures);
- l'intégration de la signalisation et des infrastructures routières au milieu urbain.

Il importe également de soigner les entrées de ville autres que les ponts qui accueillent une large part des visiteurs étrangers à Montréal : l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, la gare Centrale et le Port.

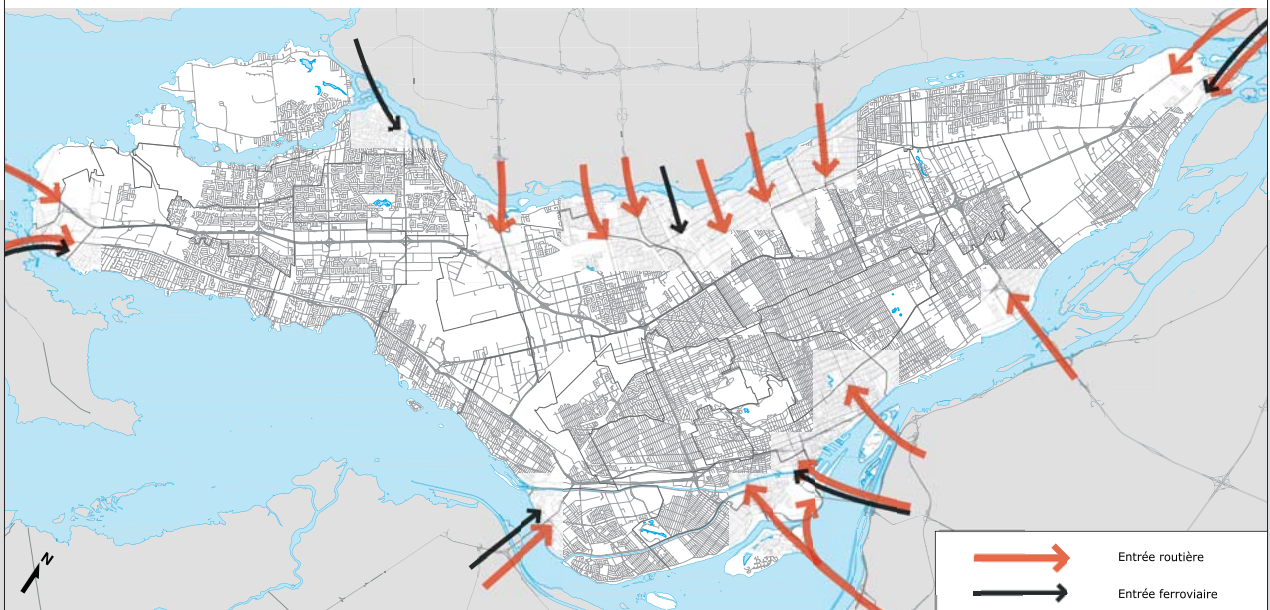
Certaines entrées de ville caractérisées par des enjeux spécifiques de réaménagement ou de mise en valeur feront l'objet d'une planification détaillée dont les balises sont présentées au chapitre 4.

Moyens de mise en oeuvre

- Soigner l'aménagement des entrées de ville du territoire dans le cadre des interventions sur le domaine public.
- Mettre en place les mesures de contrôle réglementaire appropriées pour assurer aux entrées de ville une image d'ensemble de qualité répondant aux préoccupations précédemment énoncées.
- Concevoir et mettre en œuvre une opération de mise en valeur et de réaménagement des entrées de ville en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et la Société des ponts fédéraux.

LES ENTRÉES DE VILLE

Le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance d'assurer un aménagement distinctif des entrées de ville.



action 11.7

mettre en valeur le paysage nocturne de Montréal

La nuit tombée, le paysage montréalais recèle autant de richesses qui gagneraient à être valorisées que de secteurs où l'éclairage urbain mérite d'être revu en raison de certaines déficiences ou d'une surabondance de lumière. L'expression de l'identité montréalaise est aussi tributaire de l'éclairage utilitaire du réseau routier et des différentes activités urbaines, de l'éclairage publicitaire, de même que de l'éclairage monumental ou d'ambiance. Ainsi, la lumière constitue une façon à la fois rassembleuse et distinctive d'exprimer la personnalité de Montréal et de ses arrondissements.

L'utilisation de la lumière dans la ville doit donc faire l'objet d'une planification intégrée permettant de mieux conjuguer les préoccupations d'ordre fonctionnel, sécuritaire et esthétique associées à l'éclairage urbain, tout en assurant la qualité des milieux de vie et une consommation énergétique plus frugale.

En plus de contribuer à la définition d'une signature nocturne évocatrice, une meilleure planification de l'éclairage urbain assure notamment :

- la mise en valeur des bâtiments et des sites d'intérêt architectural, patrimonial ou naturel;
- la mise en évidence de bâtiments et d'équipements importants;
- la création d'ambiances distinctives selon les milieux;
- la sécurité du domaine public par un éclairage adéquat;
- une meilleure orientation des usagers du réseau routier et du domaine public en général : automobilistes ou piétons, résidents ou touristes.

La mise en œuvre récente du Plan lumière du Vieux-Montréal constitue à cet égard un exemple éloquent de mise en lumière architecturale et de révision de l'éclairage fonctionnel des rues qui pourra s'étendre à d'autres secteurs de la ville.

Moyens de mise en œuvre

- Élaborer et mettre en œuvre le Plan lumière de Montréal en définissant le concept d'ensemble et les grandes orientations de mise en lumière, de même qu'en réalisant des projets pilotes d'éclairage sur le domaine public et en partenariat avec le secteur privé.
- Élaborer un guide d'éclairage urbain proposant des principes généraux, des critères de design et des normes minimales d'éclairage en vue d'harmoniser certaines pratiques et de faciliter les interventions d'éclairage dans le respect des particularités de chacun des arrondissements.



objectif

Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu

Montréal présente un riche assemblage de milieux bâtis de qualité. Leurs particularités architecturales et urbanistiques, telles le style et la forme des bâtiments, leur implantation ou les matériaux utilisés, doivent être préservées et mises en valeur, certaines présentant de surcroît une valeur patrimoniale (voir objectif 15).

On trouve encore sur le territoire des terrains vacants ou sous-utilisés qui brisent l'harmonie du milieu bâti. Aussi, certains secteurs accueillent un nombre croissant de commerces de moyenne et de grande surfaces dont l'implantation soulève des enjeux d'intégration architecturale et urbaine. Les modalités de développement de l'ensemble de ces sites doivent favoriser une qualité accrue de l'architecture et assurer que les constructions qui y seront érigées renforceront la cohésion des milieux où elles s'insèrent.

La qualité de l'architecture est également garante de l'échelle humaine de la ville, le caractère de la rue et des autres lieux publics étant étroitement lié au cadre bâti qui les borde. Ainsi, la qualité de l'architecture doit se traduire par des bâtiments dont le style, l'échelle et la relation qu'ils entretiennent avec la rue contribuent au confort des piétons et à l'ambiance des lieux publics.



action 12.1

favoriser une production architecturale de qualité et respectueuse du caractère montréalais

La qualité de l'architecture réside d'une part dans sa capacité à refléter la culture et le caractère de la ville. D'autre part, la qualité de l'architecture est tributaire d'un plus grand souci accordé à l'excellence et à la créativité, non seulement à l'étape de la conception, mais aussi dans l'ensemble du processus de réalisation des projets. Dans une perspective de développement durable, la qualité de l'architecture doit également se traduire par des techniques de construction innovatrices favorisant l'efficacité énergétique et l'utilisation de matériaux écologiques.

La Ville de Montréal compte jouer un rôle de premier plan en matière de qualité architecturale, tant par l'exemplarité de son patrimoine immobilier que dans le cadre de l'évaluation des projets privés. En réponse aux transformations de l'armature commerciale montréalaise et dans la perspective d'assurer un meilleur équilibre des composantes et des formes commerciales, la Ville entend aussi baliser l'insertion architecturale et urbaine des projets commerciaux de moyenne et de grande surfaces.

Dans le respect de la variété architecturale et urbanistique des arrondissements et en complément des orientations relatives à la conservation du patrimoine bâti présentées à l'objectif 15, le Plan d'urbanisme prévoit des principes de consolidation du cadre bâti visant à :

- préserver l'échelle humaine de la ville;
- enrichir le paysage urbain en portant une attention particulière au traitement des bâtiments qui se démarquent ou qui constituent un repère par leur localisation;
- assurer une certaine densification de l'occupation du sol;
- éviter les interventions sur le cadre bâti ne tenant pas compte de la typologie dominante dans le voisinage.

Moyens de mise en œuvre

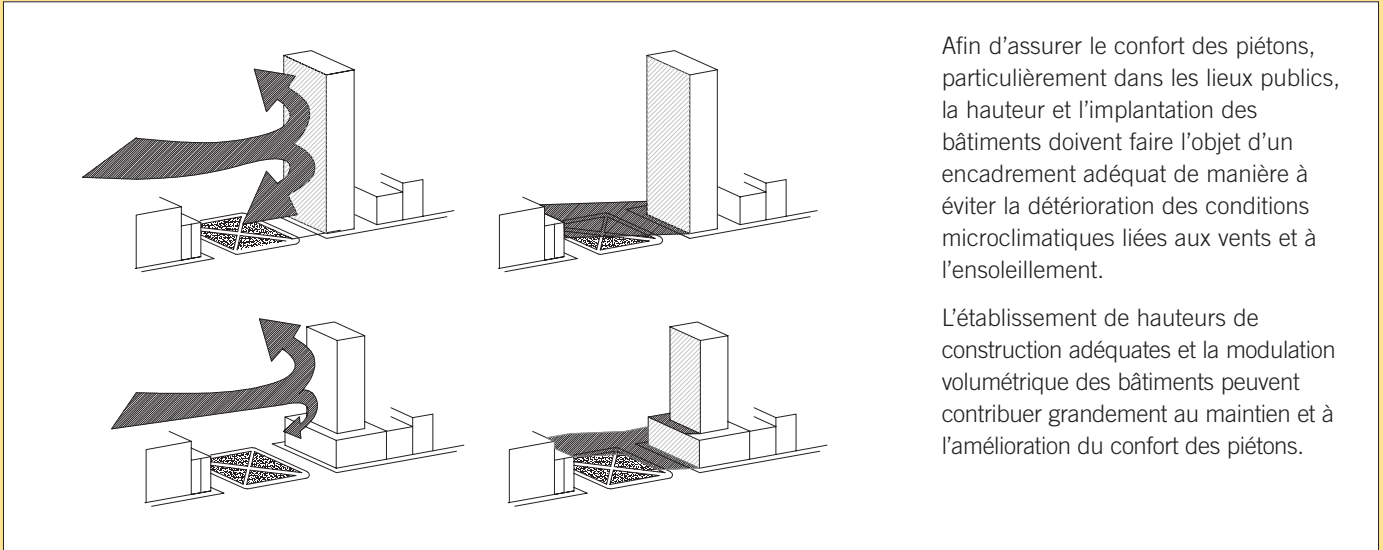
- Appuyer le travail des comités consultatifs d'urbanisme et recourir au Comité d'architecture et d'urbanisme pour la révision de certains projets susceptibles de marquer de façon significative le paysage montréalais, tels que les grands projets publics et privés, notamment au Centre (voir objectif 7).
- Doter la Ville de mécanismes permettant d'assurer une production architecturale de qualité, notamment quant aux interventions municipales sur le cadre bâti : lignes directrices en design urbain, politique de concours d'architecture, prix d'excellence, etc.



- Mettre en place un cadre de contrôle réglementaire à l'échelle municipale assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et de grande surfaces et visant à en contrôler la qualité architecturale et l'insertion urbaine.
- Encadrer l'insertion des nouvelles constructions dans les milieux établis par les outils réglementaires appropriés, en tenant compte des caractéristiques dominantes du cadre bâti existant, par exemple :
 - l'alignement de construction, le mode d'implantation et les marges latérales;
 - la typologie et le niveau des accès au bâtiment;
 - les proportions et la position des ouvertures (portes et fenêtres);
 - les éléments architectoniques ou volumétriques typiques, tels les matériaux de revêtement, les balcons, les corniches, les escaliers, la forme des toits et la modulation des façades.
- Encadrer l'insertion des bâtiments se démarquant dans le paysage urbain ou constituant un repère, par exemple les bâtiments situés à l'intersection des rues ou les bâtiments visibles dans l'axe d'une rue.
- Établir des densités de construction et des règles d'implantation des bâtiments respectant le caractère des milieux établis et favorisant une densification des secteurs à transformer, notamment ceux localisés à proximité des corridors de transport collectif.
- Régir les hauteurs de construction, notamment en fonction des critères suivants :
 - l'harmonisation des hauteurs sur chaque tronçon de rue, des deux côtés d'une même rue, autour des lieux publics et aux quatre coins d'une intersection;
 - des hauteurs plus importantes sur les principales voies de circulation;
 - le respect des hauteurs dominantes dans les secteurs d'intérêt patrimonial et en bordure du parcours riverain (voir objectifs 11 et 15).
- Contrôler l'installation des enseignes, des panneaux-réclames, des antennes et des équipements mécaniques de manière à en limiter l'impact visuel.



LA HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS ET LES IMPACTS MICROCLIMATIQUES



L'ENCADREMENT DE LA RUE ET DES AUTRES LIEUX PUBLICS



LE TRAITEMENT DES RUES COMMERÇANTES

Les rues commerçantes et les secteurs de commerces de moyenne et de grande surfaces constituent des composantes essentielles des milieux de vie montréalais. Les nouvelles constructions et l'aménagement des espaces extérieurs, tant publics que privés, doivent assurer la création d'un environnement convivial pour tous les types de clientèles en respectant les principes suivants :



- Améliorer le paysage urbain et assurer un meilleur encadrement de la rue par les commerces, les centres commerciaux et les commerces de moyenne et de grande surfaces en favorisant l'implantation des bâtiments en bordure des voies publiques, en prévoyant des hauteurs de construction adaptées au gabarit des artères et en limitant le nombre et la dimension des accès véhiculaires.
- Assurer une insertion harmonieuse des nouvelles constructions, particulièrement dans les rues commerçantes traditionnelles, en vue de renforcer les caractéristiques suivantes :
 - la continuité et l'alignement des bâtiments;
 - le rythme des ouvertures au rez-de-chaussée et la typologie des accès;
 - les matériaux de revêtement dominants.
- Favoriser l'animation des rues commerçantes en maximisant les interactions des bâtiments avec la rue, notamment par la multiplication des ouvertures et des accès directs à partir du trottoir, en évitant la construction de murs aveugles au niveau de la rue et par la présence d'usages générateurs d'animation au rez-de-chaussée, tout en assurant une cohabitation harmonieuse avec la fonction résidentielle.
- Contrôler l'affichage commercial et les panneaux-réclames afin d'en limiter les incidences négatives sur le cadre bâti et le paysage de la rue.

LE TRAITEMENT DES INTERSECTIONS

Le traitement adéquat des bâtiments situés aux intersections contribue à marquer la présence des intersections et permet une transition harmonieuse avec les bâtiments adjacents sur chacune des rues. Un traitement adéquat des bâtiments devrait également assurer la présence d'ouvertures sur les deux façades donnant sur la rue lorsque le contexte l'autorise.



objectif

Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics

L'espace public constitue le lieu porteur du sentiment d'appartenance collective à la ville. Celle-ci étant par définition un lieu de rassemblement, l'ensemble des endroits accessibles au public – les parcs, les places et les rues – représentent son plus important actif.

Un aménagement cohérent de l'espace public signifie notamment que les rues et les trottoirs, les parcs, les places et les squares doivent être aménagés de façon à en faire des lieux confortables, sécuritaires et agréables à fréquenter en toute saison, particulièrement pour le piéton. Certains secteurs de Montréal témoignent encore du peu de soin accordé à l'aménagement du domaine public et montrent une image déficiente. Dans certains cas, ces milieux présentent un environnement peu soucieux du confort et de la sécurité du piéton, en particulier des personnes à mobilité réduite.

Afin d'assurer une meilleure contribution de l'espace public à la définition du paysage urbain montréalais, la Ville de Montréal entend rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public. De même, elle affirme l'importance de la place du piéton dans la ville et compte valoriser les déplacements à pied par l'aménagement du domaine public.



action 13.1

rehausser la qualité
de l'aménagement du
domaine public



L'aménagement du domaine public est à la base de l'image de la ville et il joue un rôle déterminant dans le confort et la sécurité de ses différents usagers. Aussi, la qualité du domaine public, tout comme celle de l'architecture, réside dans sa capacité à refléter la culture et le caractère de la ville. La qualité du domaine public découle non seulement de sa conception, mais aussi du choix des matériaux, de l'exécution des travaux et de l'entretien des aménagements. À ce titre, la Ville de Montréal doit assumer un leadership par l'exemplarité de ses interventions sur le domaine public et inciter les autres intervenants à faire de même.

Montréal s'emploie depuis plusieurs années à rendre la vie hivernale plus agréable par des activités extérieures dans les lieux publics pour les résidents et les visiteurs. L'aménagement et l'entretien du domaine public doivent aussi prendre en compte le caractère hivernal de la ville, de manière à célébrer davantage l'hiver et à faire de Montréal une ville agréable à fréquenter en toute saison.

Montréal s'affirmant aussi comme métropole culturelle, l'art public doit contribuer à la qualité de ses rues et des autres lieux publics. L'aménagement du domaine public doit donc assurer l'intégration des différentes formes d'œuvres d'art, tant éphémères que permanentes.

LA POLITIQUE SUR L'AFFICHAGE COMMERCIAL DE GRANDES DIMENSIONS ET LES PANNEAUX-RÉCLAMES

La Ville de Montréal compte élaborer d'ici 2005 une politique sur l'affichage commercial de grandes dimensions et les panneaux-réclames en vue d'assurer une amélioration générale du paysage urbain et de la sécurité routière.

La Politique permettra de mieux encadrer l'insertion des enseignes commerciales de grandes dimensions et des panneaux-réclames dans le paysage, particulièrement aux abords des voies de circulation. Elle précisera en outre la portée des dispositions de la Charte de la Ville de Montréal permettant de pourvoir à l'enlèvement des panneaux et des enseignes non conformes. Ces dispositions complètent actuellement celles de la *Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation*. Les ensembles patrimoniaux reconnus ou classés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* font également l'objet de mesures de protection relativement aux enseignes et aux panneaux-réclames.

La Politique pourra notamment désigner d'autres secteurs pour lesquels des mesures de contrôle spécifiques devront être appliquées : les entrées de ville, le parcours riverain, les grandes perspectives et les vues encadrées vers le mont Royal ou d'autres lieux présentant une valeur patrimoniale ou symbolique pour Montréal. La Politique veillera également à développer des outils d'encadrement novateurs et à susciter l'excellence et la créativité en matière d'affichage commercial.



Moyens de mise en œuvre

- Accroître la quantité et la qualité des lieux publics montréalais par le développement et la mise en œuvre d'un programme de création et de réaménagement de places publiques.
- Doter la Ville de mécanismes d'encadrement adéquats en matière d'aménagement du domaine public, dont l'élaboration de lignes directrices en design urbain et d'une politique de concours d'aménagement et d'art public.
- Prévoir l'intégration d'œuvres d'art sur le domaine public, notamment lors de l'aménagement de nouveaux lieux publics, et encourager le secteur privé à faire de même sur les propriétés publiques ou privées.
- Assurer une transition harmonieuse dans l'aménagement du domaine public aux limites d'arrondissements, notamment quant au choix du mobilier urbain.
- Élaborer et mettre en œuvre la Politique sur l'affichage commercial de grandes dimensions et les panneaux-réclames.
- Réglementer l'affichage commercial et les panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel sur le domaine public et le paysage urbain en général.
- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre du Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux, notamment en établissant les priorités à cet effet, ainsi que par l'élaboration d'un règlement visant à rendre obligatoire la distribution électrique et câblée souterraine dans les secteurs nouvellement urbanisés.
- Assurer une plus grande prise en compte des attraits de l'hiver dans l'aménagement, l'animation et l'entretien du domaine public.

LE PLAN DIRECTEUR D'ÉLIMINATION DES FILS ET DES POTEAUX

La Commission des services électriques de la Ville de Montréal (CSEVM) a pour mission de planifier, de construire, d'entretenir et d'administrer des conduits souterrains assurant la distribution de l'énergie électrique et les liaisons par télécommunication sur le territoire de la Ville de Montréal.

La CSEVM est responsable de l'élaboration du Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux, dont la programmation est basée sur les critères suivants :

- la problématique incendie;
- la problématique liée à l'accessibilité et à l'importance des activités urbaines;
- l'existence de secteurs urbains de moyenne densité où existent des concentrations de bâtiments de plus de six étages;
- la présence de sites d'intérêt patrimonial, culturel ou touristique.

La CSEVM préconise l'enfouissement des fils dans la mesure où un réseau électrique souterrain s'avère notamment plus sécuritaire et invulnérable aux intempéries. La programmation actuelle du Plan directeur couvre les neuf arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal et s'étendra à l'ensemble du territoire montréalais sous peu. Dans le cadre de cette programmation, le Plan directeur propose l'enfouissement de 65,2 kilomètres du réseau aérien actuel.

MONTRÉAL, VILLE D'HIVER

L'hiver ajoute une dimension unique au paysage montréalais. La neige permet notamment d'apprécier les bâtiments et la végétation sous un nouveau jour, de même qu'elle contribue à rendre l'ambiance de la ville plus feutrée. En raison des incontournables préoccupations de sécurité et d'accessibilité, ces aspects positifs de l'hiver sont toutefois rapidement occultés par les pratiques de déneigement du domaine public.

Le Plan d'urbanisme souligne la nécessité de mieux adapter la ville à la réalité hivernale et de faire en sorte que le domaine public soit conçu et entretenu afin de privilégier le rapport humain à la ville, peu importe la saison. La Ville entend favoriser une meilleure prise en compte de l'hiver par les moyens suivants :

- concevoir l'aménagement et le réaménagement des lieux publics en fonction de leur utilisation hivernale, notamment à des fins ludiques et culturelles;
- inventorier les lieux publics requérant des améliorations pour accroître leur accessibilité et leur fréquentation durant la période hivernale;
- considérer les besoins des personnes à mobilité réduite dans la conception des aménagements et dans l'entretien du domaine public;
- concevoir des éléments de mobilier urbain adaptés aux contraintes hivernales;
- mettre en valeur la dimension hivernale du paysage nocturne montréalais dans le cadre du Plan lumière.



action 13.2

aménager le domaine public
de manière à valoriser les
déplacements piétonniers

La Ville affirme l'importance de la place du piéton ainsi que la nécessité d'en tenir compte dans toutes les interventions sur le domaine public. Chaque jour, les Montréalais profitent des effets bénéfiques de la marche, contribuent à l'animation de la ville et minimisent l'émission de polluants en effectuant un grand nombre de leurs déplacements à pied. En outre, les déplacements motorisés en voiture, en transport collectif ou à vélo comprennent tous leur part de déplacements à pied.

Montréal offre déjà un environnement urbain convivial, permettant généralement une cohabitation saine et sécuritaire des circulations piétonne et véhiculaire. Ainsi, plusieurs secteurs de Montréal, conçus à l'échelle humaine, présentent des caractéristiques exemplaires rendant la marche sécuritaire, confortable, efficace et stimulante.

En revanche, certains secteurs sont conçus en fonction de la circulation automobile, offrent peu d'attraits et forment des espaces souvent dangereux pour le piéton.

Ces secteurs présentent habituellement les caractéristiques suivantes :

- absence ou surcharge de mobilier urbain;
- absence de végétation;
- trottoirs de largeur insuffisante, en mauvais état ou inexistant;
- chaussée de largeur excessive;
- parcours piétonniers traversant des espaces conçus pour l'automobile (viaducs, échangeurs, vastes terrains de stationnement, etc.).

Moyens de mise en œuvre

- Concevoir et aménager le domaine public en respectant les principes d'aménagement énoncés (voir Principes d'aménagement du domaine public).
- Élaborer un guide d'aménagement des voies publiques identifiant des paramètres de circulation et d'aménagement en vue d'harmoniser ou de réviser la géométrie de certaines rues et intersections.
- Harmoniser les dimensions des rues comportant une largeur excessive de chaussée, notamment dans le cadre des travaux de réfection du réseau routier, de manière à améliorer le confort et la sécurité du piéton : élargissement des trottoirs, plantation d'arbres et amélioration de l'éclairage.
- Établir une concertation des grands occupants du domaine public (STM, Bell, Postes Canada, etc.) et des différents services municipaux concernés en vue d'une utilisation plus rationnelle des trottoirs et des voies de circulation.



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

Les principes de base suivants traduisent l'importance devant être accordée à la place du piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public :

- Dans les secteurs à fort achalandage piétonnier, notamment les rues commerçantes, assurer un aménagement adéquat du domaine public :
 - en prévoyant des trottoirs de largeur uniforme et suffisante pour assurer une circulation piétonne confortable et sécuritaire;
 - en assurant une configuration géométrique des intersections privilégiant la circulation piétonne;
 - en prévoyant un mobilier urbain sobre, durable et approprié à la vocation de la rue, ainsi qu'un éclairage fonctionnel, sécuritaire et esthétique;
 - en favorisant l'intégration d'œuvres d'art;
 - en maximisant la plantation d'arbres lorsque le contexte le permet, tout en garantissant les conditions requises et l'espace souterrain nécessaire à leur saine croissance;
 - en privilégiant une occupation rationnelle du domaine public par le mobilier et les équipements publics tels les abribus, les boîtes postales et les cabines téléphoniques, afin de faciliter les déplacements piétonniers et l'entretien des trottoirs.
- Dans les milieux résidentiels, assurer la création d'un environnement urbain convivial, sécuritaire et privilégiant les déplacements piétonniers. Les caractéristiques recherchées à cet égard sont les suivantes :
 - une grille de rues structurée, perméable et s'inscrivant en continuité des rues existantes;
 - des îlots de taille réduite encourageant la marche;
 - des chaussées de largeur réduite autorisant le stationnement sur rue et favorisant une réduction de la vitesse de circulation des véhicules;
 - la présence de trottoirs en bordure des rues;
 - un éclairage adéquat des rues et des parcours piétonniers.
- Assurer le confort et la sécurité des usagers des places, des squares et des parcs en contrôlant la hauteur des constructions aux abords et en intégrant à leur conception des critères d'aménagement particuliers touchant notamment l'éclairage, la visibilité et l'accessibilité universelle, de même que les conditions de vent et d'ensoleillement.



objectif

Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain

Le Plan d'urbanisme affirme le rôle structurant des réseaux de transport routier et collectif dans l'organisation territoriale de Montréal. Toutefois, la planification du réseau routier est encore réalisée sans suffisamment tenir compte des impacts sur la qualité de vie, sur le caractère architectural et sur le paysage des milieux traversés. Au-delà de leur rôle fonctionnel, les corridors routiers constituent en effet d'importantes vitrines qui doivent témoigner du dynamisme économique, social et culturel des milieux traversés.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme reconnaît le transport collectif comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal et soutient une urbanisation favorisant l'accroissement de son utilisation. La Ville souhaite mettre à profit le potentiel d'intensification et de densification des activités urbaines à proximité de certaines stations de métro et gares de train de banlieue. Cette intensification doit cependant être balisée de manière à en maximiser les retombées positives, tant sur le milieu urbain environnant que sur la fréquentation du réseau de transport collectif (voir objectif 3). Aussi la présence des infrastructures de transport collectif existantes et projetées soulève d'importants enjeux d'intégration urbaine.



action 14.1

améliorer l'image des corridors routiers montréalais

Les interventions réalisées dans les emprises des corridors routiers et aux abords de ces derniers contribuent à conditionner l'image du territoire et la perception des usagers. Par une plus grande qualité des constructions et des interventions d'aménagement, la Ville souhaite améliorer l'image des axes autoroutiers et des grandes artères structurantes, ainsi qu'assurer la qualité des paysages offerts aux usagers du réseau routier.

À ce titre, les travaux projetés dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame Est, de la réfection de l'autoroute Métropolitaine et des échangeurs Dorval et Turcot, constituent des occasions privilégiées d'assurer une planification cohérente des infrastructures routières tenant compte de leur intégration au milieu urbain environnant (voir objectif 3).

Moyens de mise en œuvre

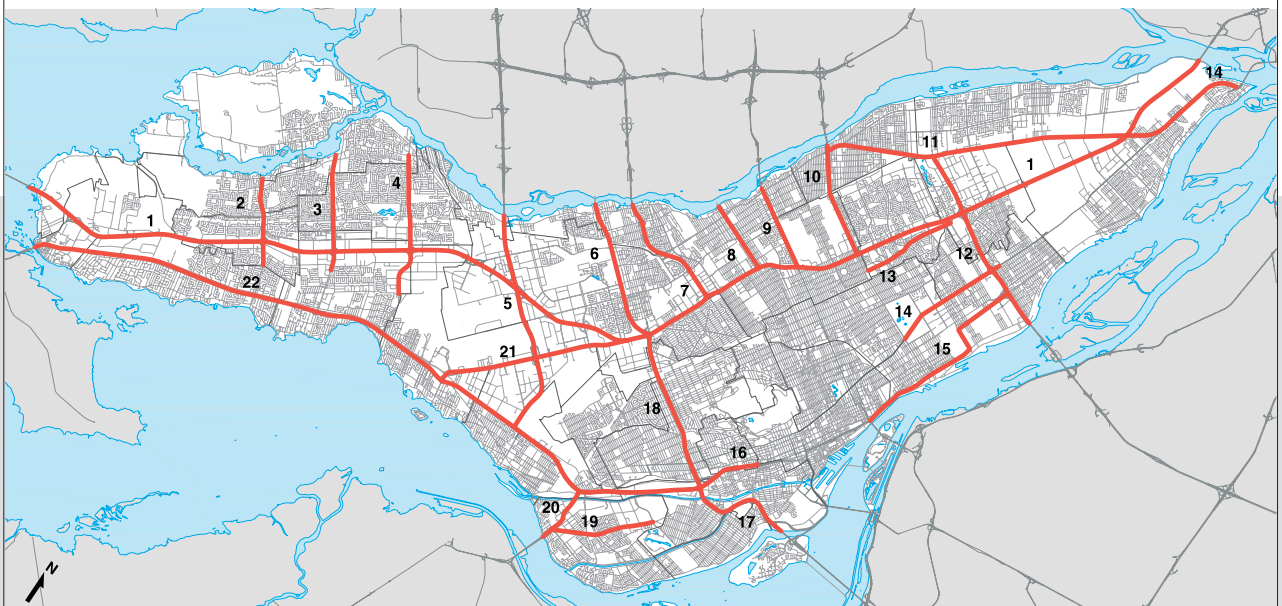
- Assurer, en collaboration avec les intervenants concernés, une planification intégrée des projets d'infrastructures routières, considérant les impacts des projets sur le milieu urbain environnant et cherchant à optimiser l'intégration urbaine des infrastructures.
- Régir, en bordure des grands corridors de circulation illustrés ci-après et des liens routiers projetés identifiés à la carte 2.2.3, les constructions de manière à répondre aux préoccupations suivantes :
 - la qualité architecturale des bâtiments et leur contribution au caractère d'ensemble des tronçons du réseau routier;
 - une implantation et des hauteurs de bâtiments favorisant un meilleur encadrement des corridors routiers et une densification de l'occupation du sol;
 - l'intégration des enseignes commerciales au cadre bâti;
 - une visibilité minimale des aires de stationnement et de manœuvre, d'entreposage extérieur et de manutention;
 - l'encadrement et la mise en valeur des percées visuelles et des panoramas sur le mont Royal, sur le Centre des affaires ou sur d'autres éléments significatifs du paysage.

- Réglementer l'affichage commercial et l'implantation des panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel sur les corridors routiers (voir objectif 13).
- Conserver et mettre en valeur le couvert végétal et les autres éléments naturels, tels la falaise Saint-Jacques, qui contribuent au caractère verdoyant de certains tronçons du réseau.
- Accroître la plantation d'arbres aux abords des corridors routiers, notamment ceux dont le cadre bâti présente un caractère fortement déstructuré.

LES GRANDS CORRIDORS DE CIRCULATION

Par une plus grande qualité des constructions et des interventions d'aménagement urbain, la Ville souhaite améliorer l'image des axes autoroutiers et des grandes artères structurantes suivantes, ainsi qu'assurer la qualité des paysages offerts aux usagers du réseau routier.

- | | | |
|---------------------------|---|--------------------------------|
| 1 Autoroute 40 | 9 Avenue Papineau | 16 Autoroute Ville-Marie |
| 2 Boulevard Saint-Charles | 10 Boulevard Pie-IX | 17 Autoroute 15 |
| 3 Boulevard Saint-Jean | 11 Boulevard Henri-Bourassa Est | 18 Boulevard Décarie |
| 4 Boulevard Des Sources | 12 Boulevard Louis-H.-La Fontaine | 19 Boulevard Newman |
| 5 Autoroute 13 | 13 Rue Jean-Talon Est | 20 Route 138 |
| 6 Boulevard Marcel-Laurin | 14 Rue Sherbrooke Est | 21 Chemin de la Côte-de-Liesse |
| 7 Autoroute 15 | 15 Avenue Souigny – rue Dickson –
rue Notre-Dame Est | 22 Autoroute 20 |
| 8 Rue Lajeunesse | | |



action 14.2

améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain

Les corridors de transport collectif jouent un rôle structurant dans la ville, tant par leur présence physique et leur potentiel attractif que par l'animation urbaine générée par leur fréquentation.

L'intégration au tissu urbain des infrastructures de transport collectif existantes et projetées constitue une préoccupation importante pour la Ville, particulièrement lorsque ces infrastructures sont localisées dans des milieux déjà urbanisés, présentant un intérêt patrimonial ou un fort potentiel de consolidation ou de construction. À ce titre, mentionnons notamment l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) à l'étude dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque Ouest (voir objectif 3).

Le Plan vise aussi à améliorer la perception et l'image du transport collectif de manière à favoriser son utilisation. Ainsi, l'aménagement du domaine public aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des stations intermodales doit faire l'objet d'une attention particulière, notamment les aires d'attente, pour faciliter l'accès et créer un environnement sécuritaire, agréable à fréquenter et répondant aux besoins de tous les groupes d'utilisateurs.

Moyens de mise en œuvre

- Assurer, en collaboration avec les intervenants concernés, une planification intégrée des projets d'infrastructures de transport collectif tenant compte de leur impact sur le milieu urbain environnant, notamment leur contribution au caractère et à la vitalité des milieux traversés.
- Concevoir et aménager le domaine public aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des gares intermodales en respectant les principes d'aménagement énoncés.

L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DES POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF

L'aménagement du domaine public aux abords des infrastructures de transport collectif commande, entre autres, les interventions suivantes visant à renforcer le confort et la sécurité des usagers accédant au réseau à pied, à vélo ou en autobus :

- la mise en place de trottoirs continus et suffisamment larges;
- des aménagements paysagers;
- un éclairage et un mobilier urbain appropriés;
- des stationnements pour vélos.

Il importe par ailleurs d'aménager le domaine public de manière à réduire les possibilités de conflits entre les piétons, les cyclistes et les véhicules de transport collectif. Les passages piétonniers permettant de franchir en toute sécurité les corridors routiers doivent faire l'objet d'un aménagement particulier (éclairage, marquage de la chaussée, feux de circulation) de manière à augmenter la visibilité des piétons et à prévenir les automobilistes de la présence de lieux fortement fréquentés. Il s'agit aussi de concevoir des traverses adaptées aux besoins des piétons, soit en réduisant la largeur des rues, soit en aménageant des îlots de refuge aux carrefours les plus achalandés.

La planification des abords des stations de métro et des gares de train de banlieue nécessite, entre autres, l'aménagement d'aires de débarquement pour autobus facilitant les correspondances. Quant aux stationnements incitatifs, des conditions permettant des déplacements sécuritaires, agréables et pratiques pour les utilisateurs du transport collectif doivent également être envisagés : trottoirs, éclairage adéquat, aménagement paysager, surveillance, etc.

Des parcours piétonniers courts et directs réduisant les distances de marche entre les milieux résidentiels et les infrastructures de transport collectif doivent aussi, dans la mesure du possible, être considérés lors de la planification des grilles de rues. Dans certains cas, l'aménagement de passages pour piétons sécuritaires serait nécessaire afin de favoriser l'utilisation du transport collectif. Enfin, des bâtiments orientés vers la rue et implantés de manière à soutenir l'animation piétonne sur les trottoirs sont particulièrement souhaitables aux abords des stations de métro et des gares.



2.6

Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

L'identité montréalaise s'exprime à travers un riche ensemble de ressources patrimoniales qui témoignent des différentes époques de développement de la ville et des diverses façons d'aménager, de construire et d'habiter le territoire qui les ont marquées. La reconnaissance plus généralisée de la valeur du patrimoine est en grande partie redevable aux citoyens de Montréal qui, depuis plusieurs décennies, jouent un rôle actif dans la préservation du patrimoine. Ce rôle s'est notamment exprimé à titre collectif par la vigilance des associations de sauvegarde, d'information et d'éducation populaire, quant au sort réservé aux édifices et aux propriétés anciennes. Ce rôle s'exprime également par les actions individuelles des citoyens qui, quotidiennement, prennent soin de leur propriété et de leur voisinage.

La Ville de Montréal reconnaît la valeur des éléments significatifs du patrimoine car en plus de refléter l'histoire et la culture montréalaises, ils contribuent aussi au développement d'un plus grand sentiment d'appartenance des citoyens. Cette reconnaissance vise aussi à souligner la contribution importante du patrimoine à l'attractivité touristique de Montréal de même qu'en matière d'investissements immobiliers. Ces investissements sont notamment générés par le recyclage de bâtiments d'intérêt dans le cadre de projets de toute envergure, par la revitalisation des quartiers anciens et par la consolidation résidentielle des secteurs présentant un intérêt patrimonial ou paysager.

De plus, la Ville souhaite considérer le patrimoine dans une perspective plus étendue et nécessairement plus intégrée. Ainsi, les notions de conservation et de mise en valeur préconisées par le Plan d'urbanisme reconnaissent les dimensions suivantes du patrimoine montréalais :

- » le patrimoine bâti, ancien et récent;
- » le patrimoine archéologique;
- » le patrimoine naturel.

Ces notions de conservation et de valorisation doivent également être intégrées à l'ensemble des interventions d'aménagement urbain, privées comme publiques, au-delà des strictes préoccupations d'ordre réglementaire.

En complément aux orientations relatives au paysage urbain et à la qualité de l'architecture présentées à la section 2.5, la Ville entend favoriser l'expression de l'identité de chacun des arrondissements montréalais par des efforts accrus de protection et de mise en valeur du patrimoine.

Le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance du patrimoine montréalais par les deux objectifs suivants :

15 Assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique.

16 Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel.



objectif

Assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique

La valeur, la richesse et la diversité du patrimoine montréalais sont aujourd'hui largement reconnues et la conservation de ses composantes peut s'appuyer sur de solides acquis. La ville recèle un nombre important d'immeubles et de secteurs qui bénéficient d'une protection ou d'une reconnaissance des gouvernements québécois ou canadien. En plus de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, Montréal compte aussi sept sites du patrimoine.

En matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal fait déjà figure de modèle, tant pour les mesures encadrant son développement que pour la qualité des interventions de rénovation du bâti ancien, d'intégration de bâtiments contemporains et d'aménagement du domaine public.

Le Plan d'urbanisme confirme la valeur de ces différentes composantes du patrimoine, de même que la pertinence des mesures de protection qui y sont déjà associées.

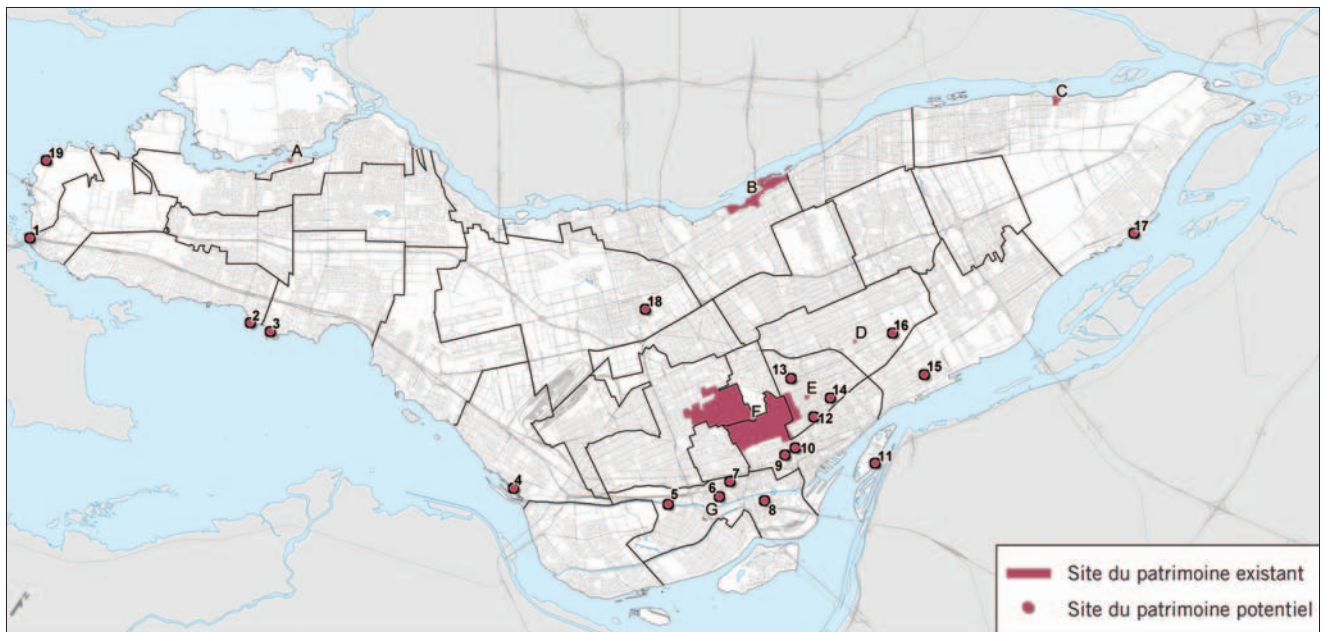
Le patrimoine montréalais ne se limite pas aux éléments anciens présentant une valeur exceptionnelle ou un caractère monumental. Il comprend également des immeubles et des secteurs d'intérêt de production plus récente, relevant du patrimoine moderne ou industriel, qui témoignent du caractère et de l'histoire spécifique des arrondissements, de même que des éléments ponctuels tels que les œuvres d'art sur les domaines public et privé. D'une part, la Ville de Montréal compte assurer la conservation de l'ensemble de ces ressources patrimoniales en vue de préserver leur intégrité. D'autre part, elle compte également assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions, des rénovations et des interventions d'aménagement au sein des secteurs de valeur patrimoniale.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme confirme la volonté municipale de poursuivre les efforts de sensibilisation du public et des autres intervenants à la richesse et au potentiel que représente le patrimoine montréalais. Ainsi, une plus grande sensibilisation de la population et des acteurs du développement urbain, qu'ils soient intervenants municipaux, propriétaires, promoteurs immobiliers ou spécialistes de la construction, constitue un gage d'interventions plus sensibles à l'égard du patrimoine. De même, une connaissance accrue de l'histoire de la ville, des arrondissements ou même des bâtiments mène à une plus grande appréciation du patrimoine et, ce faisant, contribue à renforcer le sentiment d'appartenance des Montréalais.

Il importe également de préciser que les mesures de protection et de mise en valeur préconisées par le Plan d'urbanisme seront appuyées par la Politique du patrimoine et les interventions du Conseil du patrimoine. De même, il importe de souligner le rôle des comités consultatifs d'urbanisme et du Comité d'architecture et d'urbanisme en matière de contrôle de la qualité architecturale des projets, particulièrement dans les secteurs de valeur patrimoniale.

LES SITES DU PATRIMOINE

En vertu de la *Loi sur les biens culturels* du Québec, la constitution d'un site du patrimoine représente une mesure de protection spécifique dont dispose la Ville de Montréal pour assurer la préservation et la mise en valeur de tout paysage architectural présentant un intérêt d'ordre esthétique ou historique. La Ville a jusqu'à présent procédé à la création de sept sites du patrimoine et pourra réaliser des études visant à déterminer la pertinence d'en constituer de nouveaux, notamment pour les sites potentiels illustrés ci-dessous.



LES SITES DU PATRIMOINE EXISTANTS :

- A le monastère des Pères de Sainte-Croix
- B l'ancien village du Sault-au-Récollet
- C l'ancien village de Rivière-des-Prairies
- D l'église Saint-Esprit de Rosemont
- E l'église Saint-Jean-Baptiste
- F le mont Royal
- G la Côte Saint-Paul

LES SITES DU PATRIMOINE POTENTIELS :

1. le noyau villageois de Sainte-Anne-de-Bellevue
2. le site The Grove de Beaconsfield
3. le Vieux Village de Pointe-Claire
4. le noyau institutionnel du Vieux-Lachine
5. le canal de Lachine
6. le square Georges-Étienne-Cartier
7. le square Saint-Henri
8. les églises St. Gabriel's et Saint-Charles
9. le square Dorchester et la Place du Canada
10. le square Philips
11. l'île Sainte-Hélène
12. le square Saint-Louis
13. le secteur Saint-Enfant-Jésus-du-Mile-End
14. le parc Lafontaine
15. le marché Maisonneuve
16. le Jardin Botanique
17. le Vieux-Pointe-aux-Trembles
18. l'ensemble institutionnel du Vieux-Saint-Laurent
19. le village de Senneville

action **15.1**protéger les secteurs
d'intérêt patrimonial

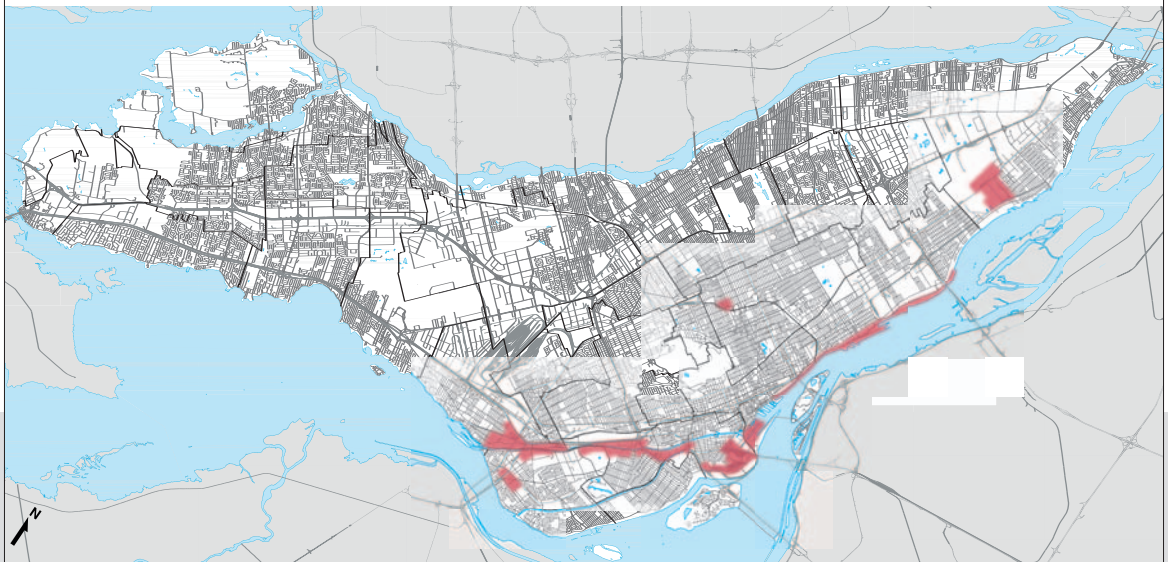
La valeur des secteurs et des ensembles d'intérêt patrimonial est liée à leur période de construction, à leur architecture et aux caractéristiques de leur cadre bâti, de même qu'à la qualité des relations qu'entretiennent les bâtiments et les éléments de paysage environnants.

Par l'identification des secteurs de valeur patrimoniale illustrés à la carte 2.6.1, le Plan d'urbanisme vise une reconnaissance cohérente de l'ensemble des secteurs patrimoniaux de la ville, tout en respectant la spécificité du cadre bâti de chaque arrondissement. En fonction de leur valeur historique, de la cohérence et de la qualité de préservation de leurs caractéristiques architecturales et urbaines, ces secteurs feront l'objet de mesures visant à encadrer les interventions de construction, de rénovation ou d'aménagement extérieur. Ces mesures d'encadrement visent également à assurer une intégration optimale des nouvelles constructions. Elles favorisent la créativité et l'innovation architecturale sans chercher à imposer aux nouvelles constructions un mimétisme par rapport au bâti existant. Certains secteurs de valeur patrimoniale pourront également faire l'objet d'études détaillées en vue d'établir la pertinence de constituer de nouveaux sites du patrimoine.

LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

Le Plan d'urbanisme signale l'importance historique du patrimoine industriel de Montréal, notamment composé d'ensembles de bâtiments et d'œuvres de génie (structures, machines et autres équipements). Les principaux ensembles industriels d'intérêt sont illustrés ci-dessous. De même, certains immeubles localisés au sein de ces ensembles sont identifiés dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural et feront l'objet de mesures de protection présentées à l'action 15.2.

Les interventions possibles en matière de documentation ou de mise en valeur de ces ensembles nécessitent toutefois une meilleure connaissance des lieux et des activités de production présentant une valeur patrimoniale, afin de permettre des interventions éclairées et innovatrices pour que ce patrimoine s'inscrive pleinement dans la vie urbaine contemporaine.



Moyens de mise en oeuvre

- Constituer de nouveaux sites du patrimoine.
- Protéger les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle illustrés à la carte 2.6.1 par un contrôle serré des travaux de construction, de rénovation et de démolition. Selon les caractéristiques des secteurs, des règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) devront considérer par exemple :
 - le parcellaire;
 - la volumétrie des bâtiments;
 - le traitement des façades visibles de la voie publique;
 - l'aménagement du terrain.



Selon le contexte, certaines caractéristiques de ces secteurs pourront être traitées par des normes plutôt que par des critères.

- Protéger les secteurs de valeur patrimoniale intéressante illustrés à la carte 2.6.1 par l'application, selon les secteurs, de normes relatives au parcellaire, à la volumétrie des bâtiments et à l'aménagement des terrains, de même qu'à toute caractéristique architecturale pertinente (par exemple la forme et les dimensions des ouvertures, les saillies, la composition des façades).
- Favoriser la sensibilisation de la population à l'égard de l'intérêt patrimonial des ensembles urbains d'intérêt identifiés à la carte 2.6.1.
- Favoriser la prise en compte du patrimoine industriel par la documentation des ensembles industriels d'intérêt, en vue d'une évaluation de leur potentiel de préservation ou de mise en valeur.
- Réaliser la planification détaillée du mont Royal en vue d'assurer la conservation et la mise en valeur de son patrimoine bâti, institutionnel, naturel, paysager et archéologique (voir chapitre 4).

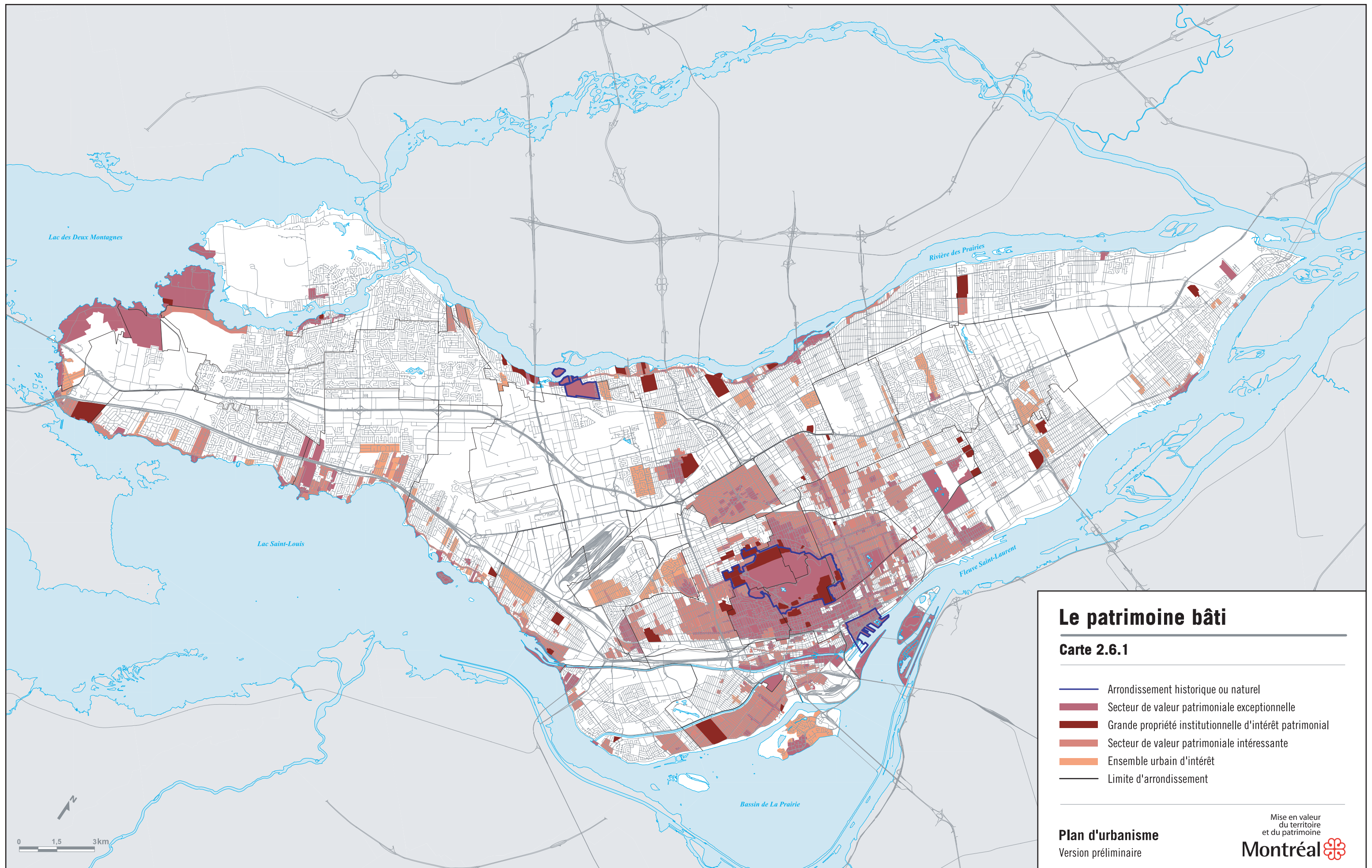


LA CONSTRUCTION ET LA RÉNOVATION DU CADRE BÂTI DANS LES SECTEURS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

La reconnaissance de la valeur patrimoniale d'un secteur ne doit pas être considérée comme un frein à la construction et à l'innovation architecturale. Toutefois, des mesures réglementaires appropriées doivent encadrer l'insertion des nouvelles constructions dans les secteurs de valeur patrimoniale de manière à ce qu'elles contribuent à la mise en valeur et respectent le caractère d'ensemble de ces secteurs. De même, ces mesures doivent assurer la conservation des éléments architecturaux caractéristiques lors des travaux réalisés sur les bâtiments existants.







Selon les caractéristiques des secteurs, les mesures réglementaires doivent notamment assurer la préservation des caractéristiques suivantes :

- l'implantation des constructions;
- les matériaux de revêtement;
- la typologie et la localisation des accès aux bâtiments;
- la proportion des ouvertures (portes et fenêtres);
- les éléments architectoniques ou volumétriques typiques tels que les balcons, les escaliers, les corniches, les fausses mansardes, la forme des toits, la modulation des façades;
- la présence d'arbres, les plantations ou tout autre élément contribuant au caractère d'ensemble du paysage.



Le patrimoine bâti

Carte 2.6.1

-  Arrondissement historique ou naturel
-  Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle
-  Grande propriété institutionnelle d'intérêt patrimonial
-  Secteur de valeur patrimoniale intéressante
-  Ensemble urbain d'intérêt
-  Limite d'arrondissement



Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal 

action 15.2

protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial



Le Plan d'urbanisme identifie les bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural qu'il importe de préserver. La liste de ces immeubles est présentée dans la partie II du Plan d'urbanisme.

Ces immeubles feront l'objet de mesures réglementaires appropriées visant à encadrer les interventions et les modifications susceptibles de porter atteinte à l'intégrité architecturale des bâtiments, de même qu'à prévenir leur dégradation ou leur démolition. De plus, certains immeubles pourront faire l'objet d'une reconnaissance officielle, municipale ou québécoise.

Moyens de mise en œuvre

- Procéder à de nouvelles citations de bâtiments présentant un intérêt patrimonial.
- Assurer, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), la conservation des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural identifiés aux listes incluses en partie II du Plan.
- Élaborer et mettre en œuvre un programme visant à encadrer et soutenir la conversion à de nouveaux usages des lieux de culte désaffectés ou en voie de désaffectation.
- Assurer l'encadrement du changement de vocation et la protection du caractère d'ensemble des grandes propriétés institutionnelles d'intérêt patrimonial identifiées à la carte 2.6.1 par les outils appropriés tels que les règlements sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou les programmes particuliers d'urbanisme (PPU).
- Assurer, dans le cadre des accords de développement portant sur les grandes propriétés institutionnelles d'intérêt patrimonial, la préservation des bâtiments et du caractère d'ensemble des propriétés (voir objectif 10).
- Favoriser la préservation et l'intégration des œuvres d'art, notamment celles localisées sur le domaine privé, dans le respect des intentions artistiques et du caractère évolutif de certaines œuvres.

LES GRANDES PROPRIÉTÉS INSTITUTIONNELLES ET LES LIEUX DE CULTE

Le Plan d'urbanisme signale une préoccupation particulière à l'endroit des bâtiments et des grandes propriétés institutionnelles présentant un intérêt patrimonial, tels que les couvents et les hôpitaux.

La carte 2.6.1 identifie notamment l'ensemble de ces grandes propriétés institutionnelles reconnues par le Plan. Leur mise en valeur à des fins autres qu'institutionnelles requiert une modification du Plan d'urbanisme; ainsi la Ville souhaite porter une attention particulière au morcellement, au changement de vocation et à la construction sur ces propriétés afin d'assurer :

- la préservation de l'intégrité des valeurs patrimoniales des bâtiments;
- la préservation du caractère d'ensemble des institutions, dont les relations entre le cadre bâti et le site, l'aménagement paysager et le milieu urbain environnant.

Par ailleurs, la Ville compte également élaborer un programme visant à encadrer et à soutenir les projets de conversion des lieux de culte en voie de désaffectation. Favorisant le maintien des usages collectifs ou institutionnels dans ces immeubles, le programme pourra notamment comprendre des mesures financières visant à faciliter la restauration, la rénovation et l'adaptation des lieux de culte d'intérêt patrimonial.

Les lieux de culte dont la conservation doit être assurée par des mesures réglementaires et qui pourront faire l'objet du programme sont identifiés dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural présentées dans la partie II du Plan d'urbanisme ou compris dans les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle.

action 15.3

protéger et mettre en valeur la patrimoine archéologique

LA PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

La Ville de Montréal, comme la plupart des grands centres urbains à travers le monde, a reconnu l'importance de préserver son patrimoine et s'emploie notamment depuis plus de vingt ans à planifier et à intensifier ses interventions en vue d'assurer la protection, la gestion et la mise en valeur du patrimoine archéologique sur son territoire.

La protection du patrimoine archéologique demeure néanmoins une obligation gouvernementale, établie notamment par la *Loi sur les biens culturels* du Québec. Ainsi, en vertu de cette loi :

« *Quiconque, à l'occasion de travaux d'excavation ou de construction entrepris pour des fins autres qu'archéologiques, découvre un bien ou un site archéologique doit en informer le ministre sans délai. Ce dernier peut, afin de permettre l'examen des lieux par des experts, ordonner la suspension, pour une période n'excédant pas quinze jours, de toute excavation ou de toute construction de nature à compromettre l'intégrité du bien ou du site découvert.* » (art. 41).

L'application de cette disposition lors de découvertes fortuites de vestiges associées à des projets de construction a engendré au fil des années une multitude de contraintes telles que l'interruption des chantiers, les délais requis par l'expertise des vestiges, de même que les retards et les coûts inhérents à la gestion de ces imprévus.

Afin de minimiser ces retombées négatives et dans l'intérêt commun de la préservation du patrimoine archéologique et du développement urbain, le Plan d'urbanisme préconise l'élaboration de mécanismes administratifs d'information et de coordination qui permettront :

- l'identification préalable des secteurs susceptibles de receler des vestiges archéologiques (voir carte 2.6.2);
- le partage, avec les promoteurs et les propriétaires des sites visés, des coûts afférents aux études de caractérisation requises le cas échéant, selon les programmes de subvention en vigueur.

À l'instar du patrimoine bâti, le patrimoine archéologique témoigne de l'histoire de Montréal et constitue une richesse collective qu'il convient de documenter, de préserver et de mettre en valeur.

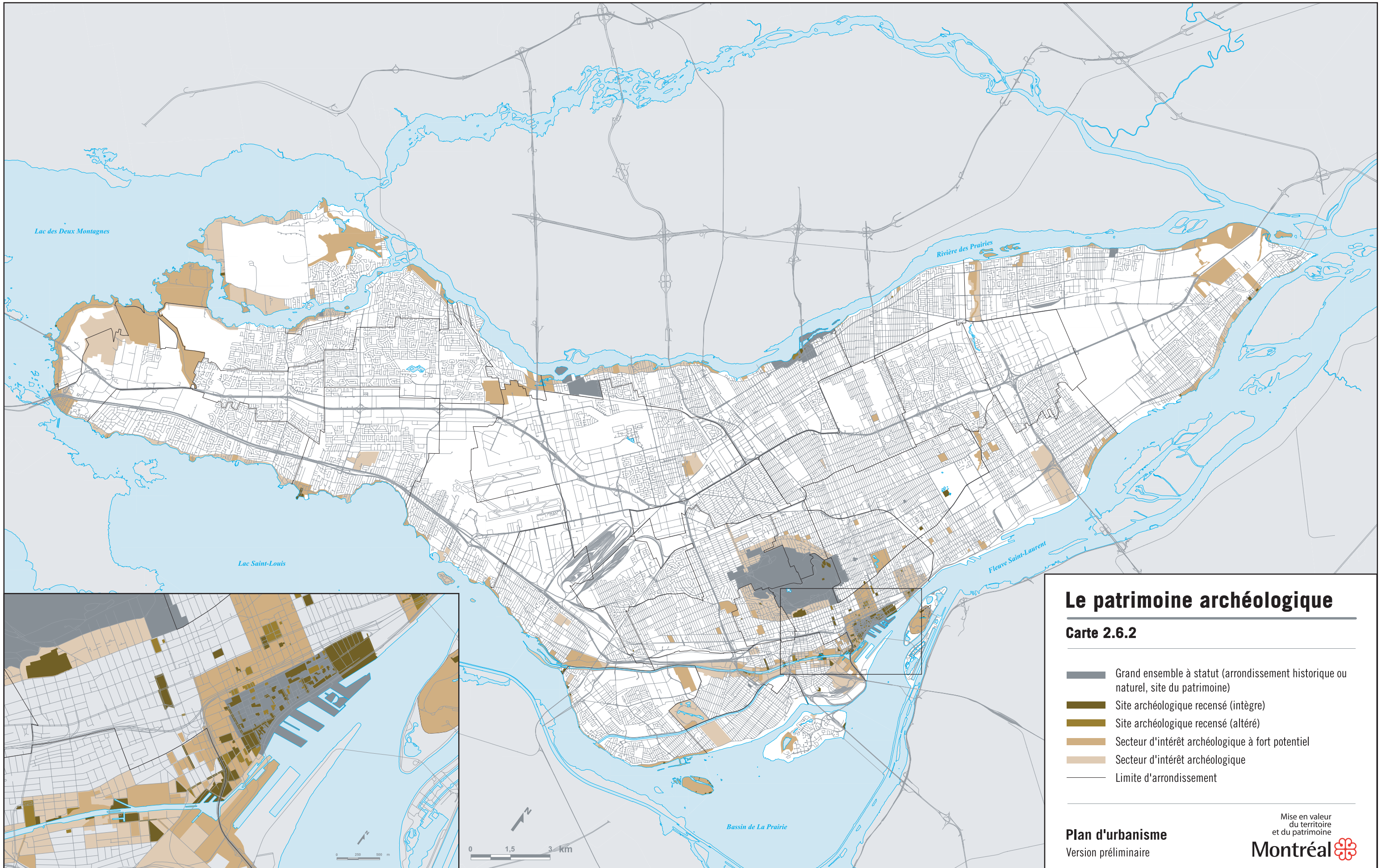
Plusieurs arrondissements présentent un important potentiel archéologique lié aux occupations successives du territoire, depuis l'occupation amérindienne jusqu'aux premières phases d'urbanisation et d'industrialisation de Montréal. La protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique de Montréal peuvent déjà s'appuyer sur des pratiques et des acquis exemplaires à bien des égards. Ainsi, les interventions réalisées à ce jour ont permis de documenter le potentiel archéologique de plusieurs sites par l'entremise d'inventaires et de fouilles. Certains vestiges ont également fait l'objet d'une mise en valeur, vu leur importance, dans le cadre de projets d'aménagement urbain ou par la création de musées.

Le territoire montréalais compte actuellement 191 sites recensés et répertoriés à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec. Plusieurs biens et sites archéologiques sont également classés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* du Québec. De même, de nombreux sites archéologiques sont localisés dans les différents lieux historiques nationaux, arrondissements historiques ou naturels et sites du patrimoine que compte déjà le territoire montréalais.

La Ville reconnaît l'importance de ces acquis et confirme la protection dont bénéficient ces ressources archéologiques. La Ville prévoit également une approche d'information et de sensibilisation des intervenants publics et des Montréalais à l'égard du patrimoine archéologique. Ainsi, le Plan d'urbanisme signale l'importance d'évaluer le potentiel archéologique et de prendre en compte ou de protéger les vestiges associés aux secteurs illustrés à la carte 2.6.2.

Moyens de mise en œuvre

- Appliquer les mesures nécessaires à un examen du potentiel archéologique et, le cas échéant, à la protection des vestiges lors de travaux d'excavation publics et privés réalisés dans les secteurs suivants, illustrés à la carte 2.6.2 :
 - les grands ensembles à statut et les biens culturels;
 - les sites archéologiques recensés;
 - les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel.
- Dans les secteurs d'intérêt archéologique illustrés à la carte 2.6.2, informer les responsables de travaux nécessitant une excavation de la présence possible de vestiges archéologiques et des mesures à suivre dans l'éventualité d'une découverte.
- Favoriser la prise en compte des vestiges présentant une grande valeur archéologique dans la conception et la réalisation des projets de construction ou d'aménagement urbain, notamment par l'adaptation des travaux ou l'intégration des vestiges.
- Assurer un soutien financier aux fouilles archéologiques réalisées à Montréal par l'élargissement du territoire d'application du Programme de soutien financier aux fouilles archéologiques.



Le patrimoine archéologique

Carte 2.6.2

- Grand ensemble à statut (arrondissement historique ou naturel, site du patrimoine)
- Site archéologique recensé (intègre)
- Site archéologique recensé (altéré)
- Secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel
- Secteur d'intérêt archéologique
- Limite d'arrondissement

action 15.4

maintenir et accentuer les efforts
de sensibilisation et de mise en
valeur du patrimoine

La Ville entend maintenir et accentuer les efforts consentis jusqu'à ce jour en matière de mise en valeur du patrimoine montréalais et de sensibilisation à l'égard de sa richesse et de son potentiel.

À ce titre, des activités telles que l'Opération patrimoine architectural de Montréal, la mise en ligne du site Internet du patrimoine de Montréal et le Circuit-découverte des sites archéologiques du Montréal fortifié constituent des exemples éloquentes du rayonnement et de la popularité des mesures existantes.



Moyens de mise en œuvre

- Élaborer et mettre en œuvre la Politique du patrimoine encadrant l'ensemble des interventions municipales relatives à la conservation des ressources patrimoniales, à leur mise en valeur et à la sensibilisation du public.
- Accroître les efforts de sensibilisation, notamment par l'élaboration et la diffusion de guides techniques, par la tenue d'ateliers conseils, par l'attribution de prix soulignant les efforts de conservation et de mise en valeur, ainsi que par la poursuite d'événements médiatiques tels que l'Opération patrimoine architectural de Montréal.
- Appuyer les initiatives locales de sensibilisation, de mise en valeur et d'interprétation du patrimoine bâti, archéologique et naturel.
- Mettre en valeur le patrimoine dans le cadre du Plan lumière de Montréal en prévoyant la mise en lumière d'éléments patrimoniaux exceptionnels se distinguant dans le paysage urbain (voir objectif 11).

LA POLITIQUE DU PATRIMOINE

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'une politique du patrimoine et prévoit l'adopter d'ici la fin de 2004. Visant à guider et à stimuler le développement culturel, économique et urbain de Montréal, la Politique doit faire état d'une approche municipale axée sur le développement durable, la reconnaissance des particularités identitaires de la Ville et de ses arrondissements, la création d'un cadre de vie de qualité, l'acquisition des connaissances et leur transmission, incluant celle des savoir-faire dont le patrimoine est issu et dont la sauvegarde est tributaire.

Une approche intégrée des diverses formes du patrimoine contribuera à l'augmentation de la qualité de vie, à la mise en valeur de l'environnement naturel, paysager, bâti et urbain de Montréal et par conséquent, à la création de la richesse. De plus, l'élaboration de la Politique favorisera la mise en réseau de ressources et son action mobilisatrice permettra d'entrevoir des formes de partenariats professionnels et financiers avec les secteurs publics et privés pour la réalisation de projets ultérieurs. Il va de soi que l'élaboration de la Politique du patrimoine s'arrimera à celle de la Politique culturelle, également en cours d'élaboration.



objectif

16

Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel

LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE

La diversité biologique, ou biodiversité, est la variété des espèces présentes sur la Terre.

Le concept de biodiversité comprend trois niveaux qui s'influencent mutuellement :

- la diversité génétique au sein des espèces;
- la diversité même des espèces;
- la diversité des écosystèmes.

On reconnaît à la diversité biologique un rôle écologique essentiel : production de biomasse, régulation des eaux, maintien de l'équilibre des écosystèmes, etc. La diversité des espèces et des écosystèmes contribue à l'équilibre biologique de la planète.

Le patrimoine naturel constitue un élément déterminant de la qualité de vie des Montréalais. Façonné en partie par l'action humaine, ce patrimoine présente une valeur d'autant plus exceptionnelle qu'il s'inscrit dans une ville fortement urbanisée.

Le patrimoine naturel se compose des milieux naturels d'intérêt, soit les bois, les cours d'eau, les rives, les milieux humides et les nombreux îlots de l'archipel. Certains de ces milieux naturels font déjà l'objet d'une protection et d'une mise en valeur au sein des parcs-nature de Montréal. Les réalisations de la Ville en matière de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels permettent aujourd'hui, tant à la population qu'aux visiteurs, de bénéficier du contact avec la nature, de paysages d'intérêt et de lieux de détente et de loisirs.

En plus de contribuer à la qualité de l'environnement, les milieux naturels jouent un rôle significatif au regard de la viabilité des écosystèmes et du maintien de la diversité biologique : ce sont des habitats pour la faune et la flore, des lieux d'alimentation, de nidification et de reproduction.

Montréal étant largement construite, la rareté des sites disponibles pour le développement crée une pression quant à la préservation et à la mise en valeur des milieux naturels existants et à la pérennité des écosystèmes. Dans ce contexte, la Ville entend préserver et mettre en valeur les milieux naturels d'intérêt et favoriser leur intégration au développement urbain.



action 16.1

préservier et mettre en
valeur les milieux naturels
en favorisant leur intégration
au développement urbain

La Ville reconnaît qu'il existe, en dehors des aires actuellement protégées, des richesses naturelles, écologiques et paysagères à préserver, telles que les bois, les cours d'eau, les rives et les milieux humides. Formant des écosystèmes viables et constituant les habitats d'une faune et d'une flore variées, ces milieux naturels participent à l'accroissement de la biodiversité du territoire montréalais. Par leur contribution à la qualité de vie des Montréalais et à l'enrichissement du paysage urbain, ces milieux sont également parties prenantes de la vitalité économique de Montréal, notamment en augmentant son attractivité en tant que lieu de résidence et de loisirs.

La Ville entend donc assurer une plus grande place aux milieux naturels dans la planification des projets de développement urbain. Elle préconise une approche visant une conciliation des bénéfices environnementaux, sociaux et économiques découlant de leur mise en valeur. Ainsi, le Plan d'urbanisme soutient la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Il reconnaît à cet égard les dix écoterritoires identifiés à la carte 2.6.3 ainsi que les objectifs de conservation et d'aménagement qui s'y rattachent (voir tableau 2.6.1).

Trois écoterritoires sont également pris en compte par des secteurs de planification détaillée présentés au chapitre 4 : L'Anse-à-l'Orme, le mont Royal et le corridor Louis-H.-La Fontaine.

Par ailleurs, la Ville entend porter une attention particulière aux interventions d'aménagement en vue d'assurer une saine gestion des eaux de ruissellement pluvial sur son territoire et de maintenir l'intégrité du régime hydrique des cours d'eau intérieurs. Depuis plusieurs années, la qualité de l'eau en rive s'est grandement améliorée. Elle demeure toutefois affectée par l'état de certaines infrastructures pluviales et sanitaires (voir objectif 18). De plus, la viabilité et la qualité des cours d'eau intérieurs se trouvent grandement affectées par l'artificialisation résultant de leur canalisation, de leur relocalisation ainsi que par l'augmentation incontrôlée des surfaces minéralisées. La carte 2.6.3 illustre à titre indicatif les principaux cours d'eau intérieurs et les milieux humides du territoire montréalais.

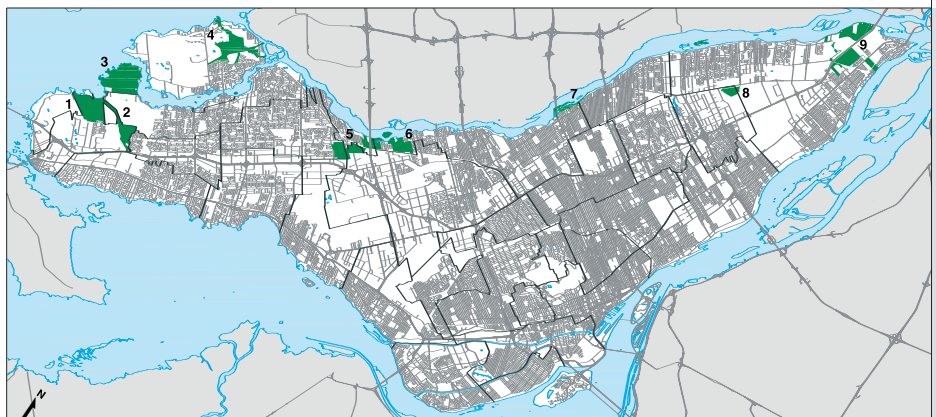
LES PARCS-NATURE

À la fin des années 1970, la Communauté urbaine de Montréal a acquis de grands espaces naturels dans le but de créer un réseau de parcs à vocation régionale. Le réseau des parcs-nature de la Ville compte neuf parcs bénéficiant d'une gestion des écosystèmes et des paysages :

- 1 le parc agricole du Bois-de-la-Roche
- 2 le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme
- 3 le parc-nature du Cap-Saint-Jacques
- 4 le parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard
- 5 le parc-nature du Bois-de-Liesse
- 6 le parc-nature du Bois-de-Saraguay
- 7 le parc-nature de l'Île-de-la-Visitation
- 8 le parc-nature du Bois-d'Anjou
- 9 le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

Les parcs-nature ont pour mission de conserver, de mettre en valeur et de rendre accessible le patrimoine naturel et culturel montréalais. La plupart offrent une diversité d'activités éducatives et récréatives favorisant le contact avec la nature. Seuls les parcs-nature du Bois-d'Anjou, du Bois-de-Saraguay et le parc agricole du Bois-de-la-Roche n'ont pas encore été aménagés. Les parcs-nature de Montréal comprennent, entre autres :

- 657 hectares de bois;
- 448 hectares de champs;
- 233 hectares de friches.





Moyens de mise en œuvre

- Mettre en œuvre la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.
- Favoriser, par les outils réglementaires appropriés, la protection et la mise en valeur des milieux naturels, notamment ceux localisés dans les écoterritoires en vue d'atteindre les objectifs de conservation et d'aménagement présentés au tableau 2.6.1, de même que des bois illustrés à la carte 2.6.3.
- Aménager des corridors à caractère écologique et récréatif à partir des milieux naturels existants.
- Aménager les parcs-nature du Bois-de-Saraguay et d'Anjou ainsi que le parc agricole du Bois-de-la-Roche.
- Établir la valeur écologique des rives, des milieux humides et des milieux hydriques du territoire montréalais et élaborer des mesures de protection adéquates dans le cadre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (voir objectif 21).
- Maintenir le régime hydrique des cours d'eau intérieurs en encadrant la planification des projets de développement de manière à :
 - aménager des bassins de rétention ou d'autres ouvrages de captage;
 - limiter les surfaces imperméables, notamment par la réduction des aires de stationnement et de la largeur des chaussées;
 - éviter la canalisation et la relocalisation des cours d'eau intérieurs.
- Poursuivre, à l'aide d'un programme, les efforts de naturalisation et de revégétalisation des rives en vue de réduire les problèmes d'érosion, d'assainir les eaux de ruissellement et de rétablir la diversité et la productivité des écosystèmes.
- Protéger et créer des percées visuelles sur les rives, les cours d'eau et les îles (voir objectif 11).
- Apporter les correctifs requis aux réseaux d'égouts pluviaux et sanitaires (voir objectif 18).

LA POLITIQUE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS

La Ville a entrepris l'élaboration de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels et compte l'adopter au cours de l'année 2004. Guidée par le souci de préserver et d'accroître la biodiversité sur le territoire montréalais, la Politique contribuera également à améliorer la qualité des milieux de vie et à accroître le pouvoir d'attraction de Montréal. Elle s'appuie sur une approche innovatrice visant à susciter les initiatives et les collaborations en vue d'établir une gestion concertée et intégrée des espaces naturels à haute valeur écologique.

La Politique vise les trois objectifs suivants :

- maximiser la biodiversité et augmenter la superficie des milieux naturels protégés;
- assurer la pérennité des milieux naturels dans les parcs et favoriser la consolidation et la viabilité des écosystèmes qui y sont présents;
- favoriser une meilleure intégration des écosystèmes et des paysages naturels dans les milieux de vie.

La Politique s'articule autour de six axes d'intervention :

- une concertation relative à des écosystèmes viables;
- un cadre réglementaire en appui à la protection des milieux naturels;
- une gestion écologique des milieux naturels dans les parcs;
- une stratégie foncière;
- des programmes de soutien aux partenaires;
- une participation active des citoyens.

Une somme de 36 millions de dollars est prévue afin d'assurer la mise en œuvre de la Politique d'ici 2006.

Objectif général

Assurer la protection des milieux naturels d'intérêt patrimonial
dans la planification des projets de développement

ÉCOTERRITOIRE

OBJECTIFS DE CONSERVATION ET D'AMÉNAGEMENT

1. LA FORÊT DE SENNEVILLE

- » Préserver la biodiversité et l'intégrité des paysages de la forêt.
- » Prévoir des liens fauniques entre le lac des Deux-Montagnes, la forêt de Senneville et le lac Beauport.
- » Préserver les lacs au nord de l'Écomusée en raison de leur rareté sur le territoire.

2. LE CORRIDOR ÉCOFORESTIER
DE LA RIVIÈRE À L'ORME

- » Créer un corridor écologique viable d'une grande biodiversité autour de la rivière à l'Orme.
- » Créer un corridor récréatif de la gare Beurepaire jusqu'au parc-nature de la Rivière à l'Orme.
- » Maintenir le régime hydrique et la qualité de l'eau de la rivière à l'Orme.
- » Consolider les limites du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et du parc agricole de la Rivière à l'Orme.

3. LE CORRIDOR ÉCOFORESTIER
DE L'ÎLE BIZARD

- » Préserver des écosystèmes viables et diversifiés autour de milieux humides.
- » Consolider les limites des parcs-nature du Cap Saint-Jacques et du Bois-de-l'Île Bizard.
- » Créer un corridor écologique et récréatif entre la pointe Théorêt (extension du parc-nature de la Rivière à l'Orme) et le lac Beauport.
- » Conserver une superficie importante des milieux naturels répondant aux besoins de la population.

4. LES RAPIDES DU CHEVAL BLANC

- » Préserver un écosystème viable, autour d'un site panoramique unique de la Rivière à l'Orme.
- » Préserver la grande biodiversité faunique et floristique du secteur tout entier.
- » Maintenir un lien entre les zones de conservation et les trois parcs riverains.

5. LA COULÉE VERTE DU
RUISSEAU BERTRAND

- » Contrôler la qualité et la quantité de l'eau du ruisseau Bertrand.
- » Rediriger les eaux de drainage des terrains du Technoparc de l'arrondissement de Saint-Jacques.
- » Réaliser des travaux d'aménagement et de mise en valeur des milieux naturels.
- » Consolider les limites du parc-nature du Bois-de-Liesse en incluant les parcelles adjacentes.
- » Prévoir un lien vert entre le lac Saint-Louis et le parc-nature du Bois-de-Liesse.

6. LES SOMMETS ET LES FLANCS
DU MONT ROYAL

- » Mettre à jour le plan de mise en valeur du mont Royal en y intégrant notamment les sommets et les flancs.
- » Préserver la valeur emblématique des sommets et des flancs verts de la Rivière à l'Orme.
- » Protéger les espaces forestiers constitués de trois strates végétales (herbacée, feuillue et résineuse).
- » Apporter une attention particulière à la préservation des peuplements forestiers.
- » Maximiser les vues et les possibilités de contact avec la nature sur tout le territoire.
- » Favoriser les liens verts entre les îlots naturels situés sur les trois sommets.
- » Préserver le couloir boisé qui encadre la voie Camillien-Houde.

7. LA COULÉE VERTE DU RUISSEAU
DE MONTIGNY

- » Préserver un écosystème viable autour de ce ruisseau exceptionnel situé dans le territoire de la Rivière à l'Orme.
- » Préserver la grande biodiversité des îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagnon.
- » Assurer un volume d'eau adéquat et de qualité au ruisseau De Montigny.
- » Créer un parc linéaire permettant de mettre en réseau un territoire s'étendant sur les territoires de la Rivière à l'Orme et de la Rivière à l'Orme.

8. LA TRAME VERTE DE L'EST

- » Suppléer à la carence d'espaces naturels dans l'est de l'île de Montréal.
- » Préserver la biodiversité en protégeant les quelques milieux naturels d'intérêt patrimonial.
- » Maximiser la connexion et l'accessibilité des espaces naturels pour la population.
- » Consolider les limites du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies.
- » Assurer une alimentation d'eau adéquate au ruisseau Pinel, à la Coulée de la Rivière à l'Orme.
- » Conserver les bois le long de l'autoroute 40 comme protection antibruit et de biodiversité.

9. LES RAPIDES DE LACHINE

- » Conserver l'intégrité des écosystèmes.
- » Préserver le patrimoine culturel.
- » Mettre en valeur le potentiel récréotouristique.

10. LA FALAISE SAINT-JACQUES

- » Élaborer un plan de protection et de mise en valeur de cet espace.
- » Déterminer les interventions nécessaires au problème d'érosion de la falaise.

Par leur prise en compte

Senneville, l'Écomusée et le parc agricole du Bois-de-la-Roche sans compromettre le caractère privé des propriétés en rive.
territoire et de leur potentiel d'habitats fauniques.

la seule rivière intérieure de l'île de Montréal.
du Cap-Saint-Jacques et au parc agricole du Bois-de-la-Roche.

du Bois-de-la-Roche par la conservation des milieux naturels de grand intérêt écologique sur leur périmètre.

et de peuplements forestiers de très grande valeur écologique et situés dans les territoires en développement.
de l'Île-Bizard par la conservation de certains milieux naturels d'intérêt écologique intrinsèque ou jouant un rôle déterminant au chapitre des habitats fauniques.
du parc-nature du Cap-Saint-Jacques), le lac des Deux-Montagnes et le parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard.
besoins de la faune au nord du parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard (notamment les rapaces et les cerfs de Virginie).

onnant sur la rivière des Prairies, offrant un potentiel de parc régional.
maximisant l'accessibilité aux rives.
ns (parc de l'île Roxboro, parc du Cheval Blanc et parc des Arbres).

ement Saint-Laurent vers le ruisseau Bertrand.
naturels afin de recréer un écosystème autour d'un ruisseau entre les terrains de l'Aéroport et le parc-nature du Bois-de-Liesse.
peuplements forestiers d'intérêt écologique au sud du parc.
Liesse.

amment les objectifs liés à la gestion écologique telle qu'appliquée dans les parcs-nature.
montagne.
arbustive et arborescente) sur les sommets et sur les flancs en tant que lieux d'alimentation et de nidification pour une grande diversité d'oiseaux.
estiers exceptionnels sur le flanc nord de la montagne, rares vestiges de la forêt originelle du mont Royal.
e pourtour de la montagne.
s, à l'intérieur comme à l'extérieur des parcs existants.

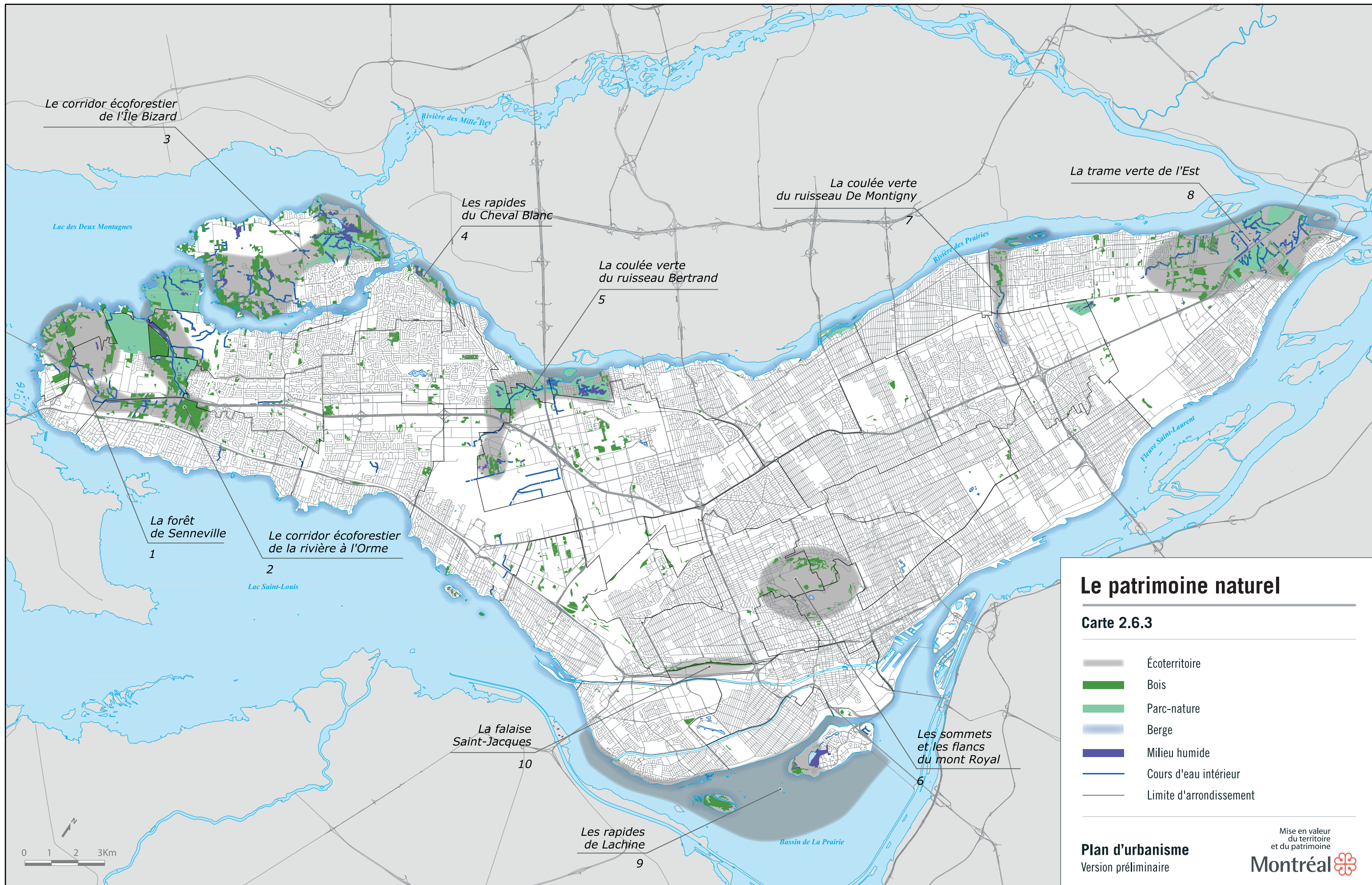
dans un secteur de la ville fortement urbanisé et carencé en espaces naturels.
né en permettant des activités récréatives compatibles avec la protection des milieux naturels.

endant de la rivière des Prairies jusqu'au lac de rétention Anjou.

térêt écologique restants.
population et la faune.

Grou et aux marais de tête ainsi qu'une eau de qualité.
t comme élément de qualité visuelle d'un milieu fortement industrialisé, qui constitue une porte d'entrée sur Montréal.

aise.



Le corridor écoforestier de l'Île Bizard

3

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Mille Îles

Les rapides du Cheval Blanc

4

La coulée verte du ruisseau De Montigny

7

La trame verte de l'Est

8

Rivière des Prairies

La coulée verte du ruisseau Bertrand

5

Fleuve Saint-Laurent

La forêt de Senneville

1

Le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme

2

Lac Saint-Louis

La falaise Saint-Jacques

10

Les sommets et les flancs du mont Royal

6

Les rapides de Lachine

9

Bassin de La Prairie

2.7

Un environnement sain

Le Plan d'urbanisme met en relief la volonté de la Ville d'opter pour une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain. Il établit une étroite relation entre la forme urbaine, le mode d'occupation du sol, le transport des personnes et la qualité de l'environnement urbain. Il introduit également un ensemble de critères d'aménagement liés à la qualité de l'environnement qui se traduiront, entre autres, par l'utilisation optimale des ressources.

Par ailleurs, la Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'un Plan stratégique de développement durable, auquel les actions du Plan d'urbanisme font écho.

LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration du Plan stratégique de développement durable, qu'elle compte adopter au cours de 2004. Sa mise en œuvre s'échelonnera sur une période de cinq ans. Ce Plan s'appuie sur la Déclaration de principe de la collectivité montréalaise en matière de développement durable, adoptée par le Conseil municipal le 22 septembre 2003 et signée par plus de 70 représentants d'organismes privés et communautaires.

L'élaboration et la mise en œuvre de ce Plan reposent sur un partenariat entre la Ville et des organisations telles que le Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM), le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) et de nombreux partenaires issus du secteur privé, du milieu de l'éducation et du milieu associatif. Le Plan stratégique repose également sur une connaissance du territoire, en particulier de l'état de l'environnement, permettant de déterminer des priorités d'intervention et des pistes d'action dans plusieurs domaines liés au développement durable.

Le Plan d'urbanisme énonce cinq objectifs en matière d'environnement :

17 Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

19 Favoriser la réhabilitation des sites contaminés.

21 Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes.

18 Assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées.

20 Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant.



objectif

Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre

LES IMPACTS DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

La hausse des gaz à effet de serre dans l'atmosphère contribue au réchauffement climatique. Ce phénomène pourrait causer une série d'importantes perturbations météorologiques telles que des inondations, des tornades, du verglas, etc.

Une baisse prévisible du niveau de l'eau des Grands Lacs, causée par un taux plus élevé d'évaporation, pourrait réduire le débit du fleuve Saint-Laurent et ainsi nuire aux activités du port de Montréal et rendre plus difficile l'alimentation en eau potable. Des impacts écologiques négatifs à court et moyen terme sont également à craindre dans les milieux aquatiques et humides.

Avec des débits plus faibles, le fleuve Saint-Laurent et les autres cours d'eau pourraient voir leur capacité d'auto-épuration diminuée. On pourrait avoir, par conséquent, à augmenter la performance des stations d'épuration ou à consentir des efforts plus importants de réduction à la source des rejets de polluants aux égouts.

Des températures plus élevées sont susceptibles de créer des besoins supplémentaires en climatisation des immeubles, avec pour résultat une consommation plus élevée d'énergie et une augmentation proportionnelle des émissions de gaz à effet de serre.

Au cours des trente dernières années, des améliorations notables à la qualité de l'air ont été constatées à Montréal. Elles résultent, entre autres, de la réduction des émissions atmosphériques de source industrielle, réglementées depuis 1970, et de l'introduction de dispositifs antipollution dans les automobiles.

Toutefois, la qualité de l'air demeure affectée par certains polluants, notamment l'ozone et les particules fines. Ces polluants proviennent, dans une proportion allant jusqu'à 70 %, du sud de l'Ontario et des États-Unis, particulièrement en période estivale et selon les conditions de vent. Cette situation exige la mise en place de programmes correctifs à l'échelle nord-américaine interpellant les différentes administrations nationales, régionales et locales.

En souscrivant au Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre. Les véhicules motorisés demeurent une source importante d'émission de polluants atmosphériques qui contribuent à la formation d'ozone et de gaz à effet de serre. Par conséquent, la Ville entend réduire l'utilisation de l'automobile en favorisant le transport collectif.

La Ville préconise, par ailleurs, que les sources industrielles respectent les critères les plus élevés en assainissement de l'air.



action 17.1

favoriser les modes de transport alternatifs à l'automobile

LE SMOG URBAIN

L'ozone et les particules fines sont les principales composantes du smog urbain. L'ozone au sol se forme particulièrement durant les journées chaudes et ensoleillées par des réactions photochimiques. Les émissions provenant des véhicules et des industries constituent les principales sources de la formation d'ozone.

Selon plusieurs études, ces polluants peuvent avoir des effets néfastes sur la santé humaine, particulièrement celle des enfants, des personnes âgées et des personnes atteintes de maladies cardiorespiratoires ou de problèmes respiratoires.

Depuis quelques années, Montréal a connu quelques épisodes de smog durant l'été; des périodes de smog peuvent également être observées en hiver.

Dans la perspective de l'amélioration de la qualité de l'air à Montréal, la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif. De manière à réduire l'utilisation de l'automobile, elle entend favoriser un aménagement du territoire facilitant l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile (voir objectifs 3 et 14).

Moyens de mise en œuvre

- Établir de nouvelles dessertes en transport collectif facilitant les déplacements entre les différents secteurs de la ville.
- Favoriser une forme urbaine plus compacte et encourager la mixité des fonctions.
- Densifier les abords de certaines stations de transport collectif.
- Réduire l'offre de stationnement.
- Aménager de nouvelles voies cyclables desservant les principaux secteurs d'activités.
- Planifier des réseaux de circulation piétonne sur rue et hors rue confortables et sécuritaires, notamment depuis les stations de train ou de métro et les arrêts d'autobus.



objectif

Assurer une gestion efficace
des infrastructures d'eau
potable et des eaux usées

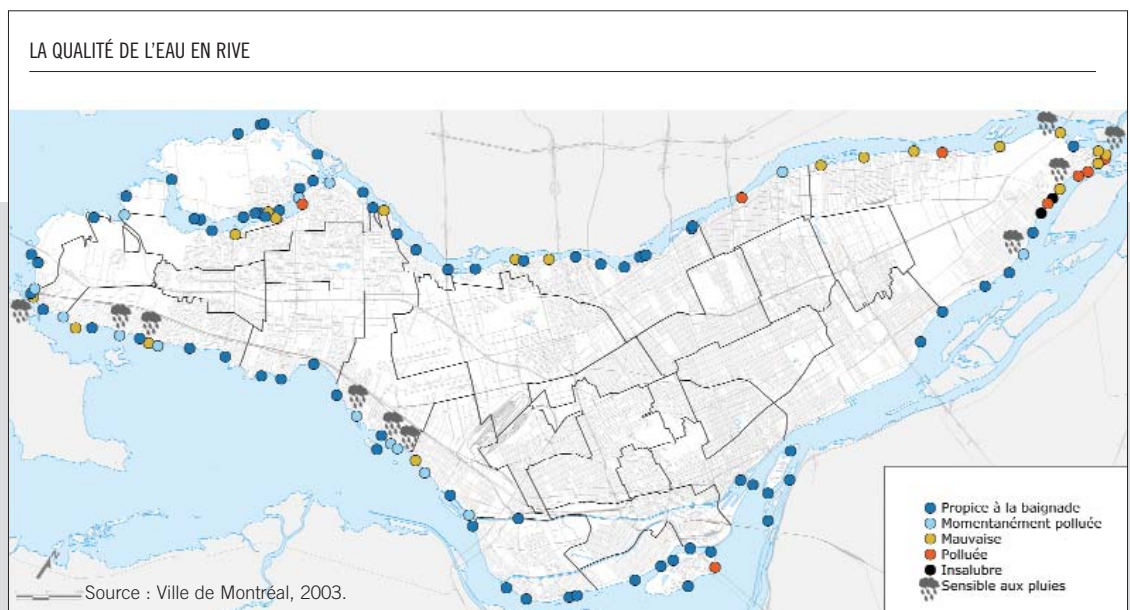
Dans une optique de développement durable, le Plan d'urbanisme privilégie la consolidation des secteurs urbanisés existants déjà desservis par les infrastructures souterraines d'égout et d'aqueduc. Toutefois, l'état actuel du réseau des infrastructures des eaux nécessite des interventions majeures de réhabilitation, autant en ce qui concerne le réseau d'eau potable que celui des eaux usées.

La Ville a rendu publique, en 2003, la Politique de gestion de l'eau dont les principales mesures visent à réhabiliter les infrastructures liées à l'eau potable et à restructurer les services de l'eau et leur financement. Cette politique prévoit, entre autres, la mise aux normes des usines de production de l'eau potable et des travaux de réhabilitation qui porteront, d'ici 2022, sur quelque 3 000 kilomètres du réseau, qui en totalise 5 000.

Par ailleurs, l'interception et le traitement des eaux usées, entrepris depuis trente ans, ont permis d'améliorer considérablement la qualité de l'eau à Montréal. Dans le lac Saint-Louis, le bassin de La Prairie, le port de Montréal et, plus récemment, la rivière des Prairies, l'amélioration est telle qu'il est aujourd'hui possible de réutiliser ces cours d'eau à des fins récréatives.

Malgré cela, certains problèmes d'ordre plus technique exigeront des investissements importants de la Ville au cours des prochaines années. Ces problèmes sont entre autres liés à l'état même des infrastructures d'égouts pluviaux et sanitaires. Il s'agit notamment :

- du débordement d'égouts collecteurs en période de pluie abondante;
- du branchement des conduits d'égout sanitaire de certains bâtiments au collecteur pluvial;
- de l'absence, dans certains secteurs, de raccordement des égouts domestiques à la station d'épuration;
- des rejets polluants industriels problématiques ne pouvant pas être traités par la station d'épuration des eaux usées de la Ville;
- l'absence de désinfection des eaux usées.



action 18.1

réhabiliter les réseaux d'infrastructures des eaux



Plusieurs grands travaux de mise à niveau et de renouvellement des infrastructures d'eau potable devront être réalisés. De plus, d'autres travaux importants sur les réseaux d'égouts pluviaux et sanitaires seront aussi nécessaires afin de corriger les problèmes techniques.

Moyens de mise en œuvre

- Réaliser les travaux de mise aux normes des usines de production d'eau potable et de mise à niveau de la station d'épuration des eaux usées.
- Réhabiliter, d'ici 2022, quelque 3 000 kilomètres du réseau de distribution d'eau potable, en fonction des travaux établis par la Politique de gestion de l'eau.
- Apporter les correctifs suivants aux réseaux d'égouts pluviaux et sanitaires :
 - créer des bassins de rétention dans les secteurs où les égouts collecteurs débordent en situation de pluie abondante;
 - corriger les branchements inadéquats des conduits d'égout sanitaire;
 - compléter les quelques raccordements manquants d'égouts domestiques aux intercepteurs;
 - réduire davantage à la source les rejets polluants industriels problématiques dans les égouts ;
 - mettre en œuvre la désinfection des eaux usées à la station d'épuration.

LA POLITIQUE DE GESTION DE L'EAU (2003)

La Politique de gestion de l'eau de Montréal annonce une série de mesures visant à améliorer le réseau d'infrastructures, soit :

- la création d'un programme de réhabilitation des infrastructures et de restructuration des services de l'eau;
- l'instauration d'une démarche évolutive de consolidation budgétaire des coûts de l'eau et de rééquilibrage de la tarification visant à regrouper tous les coûts reliés aux divers services de l'eau;
- l'implantation dans les entreprises industrielles, les commerces et les institutions d'une tarification assistée par compteurs;
- l'instauration de systèmes et d'outils de gestion capables de structurer toutes les facettes du service de l'eau.

objectif

19

Favoriser la réhabilitation des sites contaminés

Dans le but d'encadrer la réhabilitation des terrains contaminés et de définir les responsabilités des diverses parties concernées (propriétaires, promoteurs immobiliers, institutions financières, etc.), le gouvernement du Québec a modifié la *Loi sur la qualité de l'environnement* de manière à :

- permettre progressivement aux acheteurs de connaître la qualité des terrains qu'ils acquièrent;
- baliser les procédures municipales de délivrance des permis de construction et de lotissement touchant des terrains reconnus officiellement comme étant contaminés;
- obliger certaines entreprises qui cessent leurs activités polluantes à caractériser leurs sites et, s'il y a lieu, à les décontaminer;
- définir les conditions de changement d'utilisation des terrains potentiellement contaminés.

L'impact de la contamination des sols à Montréal est avant tout économique et financier. Les coûts élevés de décontamination freinent la reconstruction et incitent les promoteurs à mettre en valeur les terrains peu ou pas contaminés, majoritairement situés en périphérie de Montréal.

La contamination des sols représente un enjeu majeur dans la perspective où la Ville soutient la consolidation du territoire urbanisé par la construction sur les terrains vacants et la réhabilitation de certains sites. Plusieurs de ces terrains, situés dans des secteurs industriels anciens, présentent un degré varié de contamination, ce qui augmente d'autant les coûts de mise en valeur ou de réhabilitation. Ces coûts de réhabilitation sont encore plus élevés pour d'anciens sites industriels appelés à être transformés à des fins résidentielles, comme le Plan le propose à certains endroits.



action 19.1

soutenir l'acquisition de connaissances en matière de qualité des sols

La connaissance de la contamination des sols affectant les terrains de Montréal est encore imparfaite. À cet égard, la Ville entend favoriser la constitution d'une banque de données des sites contaminés ou possiblement contaminés.

action 19.2

poursuivre la réhabilitation des sites contaminés, avec l'aide financière des gouvernements

L'aide financière accordée par le gouvernement du Québec par l'entremise du programme Revi-Sols a été fort précieuse. Ce programme a permis le remboursement d'environ la moitié des coûts de réhabilitation défrayés par les promoteurs privés et la Ville de Montréal dans le cadre de leurs projets immobiliers. La Ville considère que la contribution financière des gouvernements est primordiale pour assurer la réhabilitation des sites contaminés, dans une perspective de consolidation du tissu urbain.

Moyens de mise en œuvre

- Mettre en place de nouveaux mécanismes d'aide financière visant à encourager la réhabilitation des sites contaminés.
- Faciliter l'application de l'approche d'analyse de risques pour la gestion des sols contaminés et examiner la possibilité d'en assouplir les règles d'utilisation, notamment pour les projets d'habitation à forte densité et la mise en valeur de certains sites à vocation industrielle.
- Soutenir, par un programme, la recherche et la mise en place de techniques novatrices de gestion des sols contaminés de manière notamment à réduire substantiellement la part à transporter hors site :
 - réutiliser davantage de sols faiblement contaminés comme matériaux de remblayage ou à des fins de réalisation de talus antibruit;
 - examiner la possibilité d'implanter à Montréal un centre de dépôt et de redistribution des sols d'excavation qui, souvent, ne sont pas fortement contaminés;
 - favoriser la réutilisation des matières présentes dans les matériaux excavés, telles que le bois de construction, le béton et l'asphalte, de manière à éviter leur enfouissement.
- Favoriser la mise au point de technologies abordables et efficaces de traitement biologique et physicochimique des sols contaminés.

LE PROGRAMME DE RÉHABILITATION DES TERRAINS CONTAMINÉS (REVI-SOLS)

Le programme Revi-Sols a été mis en place en 1998 par le gouvernement du Québec. La Ville de Montréal est le mandataire du ministère de l'Environnement du Québec pour l'administration de ce programme sur son territoire.

De 1998 à 2003, Revi-Sols a permis de soutenir la réalisation de 132 projets à Montréal. Au total, une enveloppe de 60 millions de dollars de subvention a permis de réhabiliter 206 hectares de terrains contaminés. La valeur totale des projets immobiliers se chiffre à environ 1,9 milliard de dollars, comprenant, entre autres, la construction de 5 600 logements. Ce programme a été prolongé jusqu'en mars 2005 par une injection additionnelle de 15 millions de dollars.

action 19.3

réhabiliter en priorité les sites contaminés aux abords de certaines stations de métro et gares, ainsi que dans les secteurs à transformer

La consolidation du territoire et une utilisation accrue du transport collectif comptent parmi les objectifs fondamentaux du Plan d'urbanisme. Par conséquent, la Ville avance certaines mesures pour encourager la construction de logements et la réhabilitation de secteurs d'emplois sur les terrains vacants (voir objectifs 2 et 8). La Ville soutient aussi l'intensification de la construction aux abords de certaines stations de métro ou de gares de train de banlieue (voir objectif 3). Certains des terrains et des secteurs visés par ces mesures risquent de présenter un certain niveau de contamination. Des programmes d'aide sont proposés par le Plan d'urbanisme pour mettre en œuvre ces propositions et pour réhabiliter les sites contaminés concernés.

De façon prioritaire, dans l'attribution des sommes disponibles pour la réhabilitation des sites contaminés, la Ville préconise de favoriser la réhabilitation des terrains visés par le programme d'intensification des activités et de densification aux abords des stations de métro et de gares de train de banlieue, ainsi que dans les secteurs à transformer (voir cartes 1.1 et 2.2.2).

Moyens de mise en œuvre

- Dans le cadre d'un programme favorisant une intensification des activités urbaines aux abords de certaines stations de métro ou de certaines gares, une aide spécifique s'ajouterait dans le cas de terrains contaminés.
- Soutenir, à l'aide d'un programme, la réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles ou d'emplois.





objectif

20

Atténuer les nuisances
générées par les activités
urbaines sur le milieu
environnant

Les milieux résidentiels peuvent être perturbés par plusieurs types de nuisances causées par les différentes activités urbaines, que ce soit le bruit, les odeurs, la poussière, la fumée ou encore la circulation intense. La Ville entend minimiser les impacts négatifs de ces nuisances et de ces contraintes sur la population et éviter la création de nouvelles situations conflictuelles.



action 20.1

régir l'impact des nuisances

Plusieurs secteurs résidentiels se situent à proximité d'infrastructures de transport (autoroutes, triages ferroviaires, aéroport) exposant la population à des niveaux de bruit importants. Certaines situations tendent à s'aggraver, particulièrement le long de corridors routiers existants puisque les débits de circulation automobile et le nombre de véhicules lourds sont en croissance. Les autoroutes 15, 20, 25 et 40 se classent parmi les corridors routiers générant le plus de nuisances sonores à Montréal. Par ailleurs, la congestion observée sur les grands axes autoroutiers et les principales artères peut entraîner une utilisation plus intensive du réseau routier local, occasionnant ainsi des nuisances dans certains secteurs résidentiels.

Dans d'autres cas, les activités d'enfouissement de matières résiduelles et d'élimination des neiges usées génèrent des nuisances de bruit et de poussière, au sein de certains secteurs résidentiels, liées au transport par camion.

De même, certaines entreprises industrielles, par leurs procédés de fabrication et leurs rejets dans l'air, demeurent une source de nuisances en matière d'odeurs. Plusieurs entreprises ont déjà adapté leurs installations aux normes environnementales imposées par le règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal, géré par la Ville de Montréal. Celle-ci préconise en priorité une démarche de soutien auprès des entreprises qui rejettent des émissions atmosphériques non conformes au règlement. Cette démarche vise à accélérer l'adaptation de leurs procédés de fabrication en vue de diminuer, voire d'éliminer, ces sources de nuisances industrielles. Dans certains cas, la Ville pourra envisager le déménagement d'une entreprise dont les activités contreviennent sérieusement à la qualité des milieux résidentiels avoisinants.

Par ailleurs, la Ville de Montréal devra entreprendre l'élaboration du Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR) sur son territoire en conformité avec le Plan métropolitain élaboré par la Communauté métropolitaine de Montréal. Ce Plan directeur déterminera, entre autres, les nouvelles infrastructures de gestion des matières résiduelles qui seront nécessaires à son application, notamment les écocentres, les stations de transbordement pour les déchets, les centres de compostage, les centres de récupération et les lieux d'enfouissement.

Les postes de transformation électrique peuvent aussi être sources de nuisances. Le gabarit imposant de certains de ces postes, de même que leur fonctionnement ou encore la circulation des véhicules d'entretien peuvent engendrer des nuisances visuelles et sonores.



Moyens de mise en oeuvre

- Mettre en place des mesures d'atténuation du bruit le long de corridors autoroutiers et ferroviaires dans les secteurs résidentiels.
- Canaliser la circulation de transit sur les grandes artères et mettre en place des mesures d'atténuation de la circulation dans les secteurs résidentiels (réduction de la largeur des chaussées, élargissement ou renflement des trottoirs aux intersections, plantation d'arbres). Ces mesures d'atténuation seront élaborées dans le Plan de transport.
- Exiger des promoteurs, dans les projets résidentiels aux abords de sources de nuisances reconnues, la mise en place, à leurs frais, de mesures d'atténuation appropriées selon la nature et l'intensité de ces nuisances.
- Localiser les infrastructures de gestion des matières résiduelles et de dépôt des neiges usées, ainsi que les entreprises susceptibles de créer des nuisances environnementales, à l'intérieur des secteurs à caractère industriel.
- Favoriser, à l'aide d'un programme destiné aux entreprises dont les activités génèrent des nuisances d'odeurs, l'adaptation de leurs procédés de fabrication afin que les émissions atmosphériques de ces entreprises respectent les normes environnementales du règlement en vigueur.
- Soutenir, à l'aide d'un programme, le déménagement d'entreprises dont les activités créent des nuisances très importantes dans les milieux de vie.
- Mettre en place un comité de concertation avec les différentes sociétés et entreprises de transport de marchandises, notamment le Canadien Pacifique et le Canadien National, le port de Montréal et Aéroports de Montréal, pour limiter les nuisances sonores dans les milieux de vie résidentiels.

LES MESURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT

Plusieurs mesures d'atténuation du bruit peuvent être utilisées dans le cadre d'un projet ou encore pour améliorer le climat sonore d'un secteur existant. Les résultats sont plus probants en appliquant plus d'une mesure.

Quelques exemples :

- isolation et fenestration adéquates, disposition des pièces, orientation du bâtiment (mur aveugle face à la source de bruit);
- diminution de la vitesse de 10 km/heure sur une artère – équivalant à une réduction des niveaux sonores d'environ 2 dB(A);
- aménagement d'une zone tampon sous forme de :
 - plantation d'arbres d'une profondeur minimale de 30 mètres et composée principalement de conifères – réduction des niveaux sonores de 3 à 5 dB(A);
 - talus antibruit demandant un bon espace de dégagement.
- aménagement d'un écran sonore ou d'un mur antibruit – réduction des niveaux sonores de 6 à 15 dB(A) selon la hauteur et le type de matériaux; le mur antibruit peut toutefois être perçu comme une contrainte visuelle;
- aménagement d'écrans absorbant le bruit à même les murs de soutènement des corridors routiers ou autoroutiers construits en dépression – réduction de l'intensité sonore d'au moins 10 dB(A).



objectif

Assurer un aménagement
adéquat dans les secteurs
de contraintes

Le Plan d'urbanisme doit tenir compte de certaines contraintes liées à l'occupation du sol. Certaines relèvent de phénomènes naturels, comme les zones inondables, ou de caractéristiques morphologiques, comme la falaise Saint-Jacques. D'autres contraintes sont liées à des activités urbaines intenses difficilement compatibles avec l'habitation. C'est le cas de l'Aéroport, des carrières et des lignes aériennes de transport d'énergie. Le Plan d'urbanisme prévoit des actions visant à régir les constructions selon la nature de chacune de ces contraintes.



action 21.1

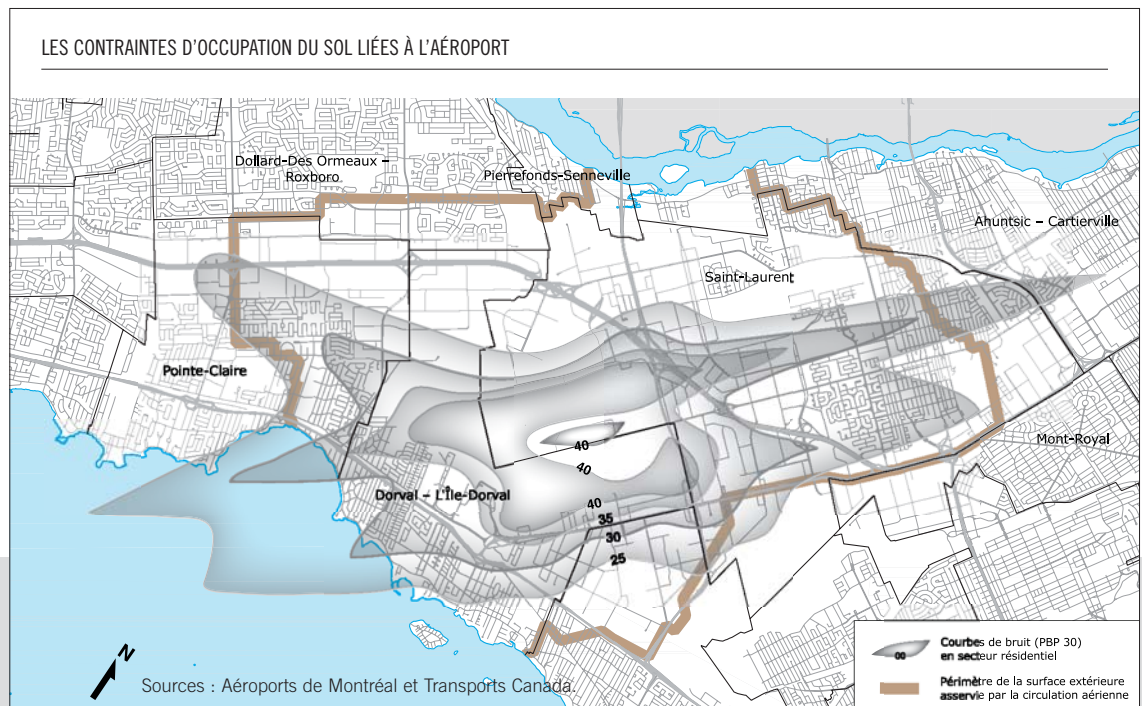
régir les constructions dans
les zones de contraintes

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

La Ville de Montréal reconnaît le règlement de zonage fédéral de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Les limites du territoire couvert par ce zonage sont identifiées à l'illustration ci-dessous. La mise à jour de ce règlement de zonage est prévue en 2006.

De manière à assurer la sécurité des biens et des personnes et en raison des mouvements d'aéronefs, le règlement de zonage impose, entre autres, des restrictions de hauteur des bâtiments. De plus, la Ville favorise une insonorisation adéquate des nouveaux bâtiments résidentiels localisés à proximité de l'Aéroport.

En juin 2003, Aéroports de Montréal a déposé son Plan directeur de l'Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023 identifiant les grandes orientations de développement de l'ensemble des constituants aéroportuaires. Afin de favoriser la croissance et le développement harmonieux de l'Aéroport et de son environnement, la Ville propose la création d'un comité de suivi de la mise en œuvre de ce Plan.

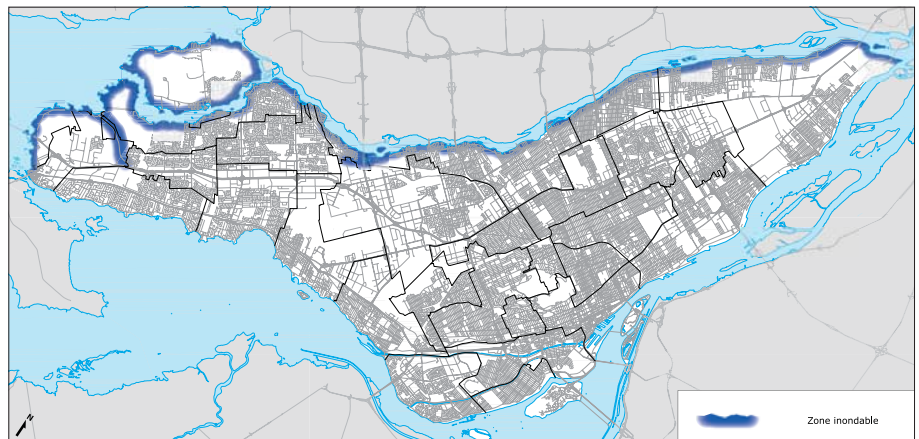


Les zones inondables, les cours d'eau et les milieux humides

Les mesures et les normes de la Politique des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec pourront être intégrées au Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Conséquemment, les règlements d'urbanisme des arrondissements devront être conformes à ces normes traduites dans le document complémentaire du schéma.

Par ailleurs, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville établira la valeur écologique de l'ensemble des rives et des milieux humides et hydriques du territoire montréalais (voir objectif 16). La Ville déterminera alors les différentes mesures de protection et de mise en valeur, de même que les priorités d'intervention. Certaines de ces mesures pourront être intégrées au document complémentaire du schéma d'aménagement de la CMM.



Selon la cartographie des gouvernements du Canada et du Québec, le territoire de six arrondissements de Montréal est soumis à des risques d'inondation.

Sources : gouvernements du Canada et du Québec, 1978 et 1995

Les carrières

Sur le territoire de Montréal, seule la carrière Lafarge est encore en exploitation et cinq autres carrières, dont l'exploitation a cessé depuis quelques années, sont maintenant utilisées à d'autres fins.

Les abords de ces carrières présentent des contraintes importantes à l'occupation du sol. Une fois remblayées, les anciennes carrières peuvent aussi présenter des risques d'affaissement et d'autres difficultés d'ordre géotechnique.

Le Plan d'urbanisme confirme la vocation respective de ces lieux. En fonction des règlements du ministère de l'Environnement du Québec et de la Communauté métropolitaine de Montréal, ces carrières font toutes l'objet de mesures d'atténuation des nuisances et de gestion environnementale. Dans le cas des deux anciennes carrières qui ont servi de lieux d'enfouissement, ces mesures comprennent la captation et la valorisation des biogaz ainsi que le traitement des eaux usées et du lixiviat (ancienne carrière Meloche de l'arrondissement Kirkland et Complexe environnemental de Saint-Michel).

L'exploitation de la carrière Lafarge se poursuit de plein droit. Le site de la carrière et ses abords ont fait l'objet de plusieurs aménagements et de mesures d'atténuation des nuisances.



LE COMPLEXE ENVIRONNEMENTAL DE SAINT-MICHEL

L'ancienne carrière Miron a servi de site d'enfouissement pendant près de 30 ans et était considérée comme le deuxième site en importance en Amérique du Nord.

La Ville de Montréal a mis fin aux activités d'enfouissement en 1994 et a créé le Complexe environnemental de Saint-Michel, axé sur trois vocations majeures : la construction du siège social et des installations du Cirque du soleil et du chapiteau de la Cité des arts et du cirque, le développement d'un laboratoire de recherche appliquée dans le domaine de la réhabilitation environnementale et l'aménagement d'un grand parc urbain.

À cette fin, la Ville a investi près de 8,5 millions de dollars, depuis 1995, dans l'aménagement de ce grand parc de 192 hectares. La Ville poursuit actuellement les travaux de réhabilitation environnementale sur ce site destiné à offrir des espaces de loisirs et de détente.

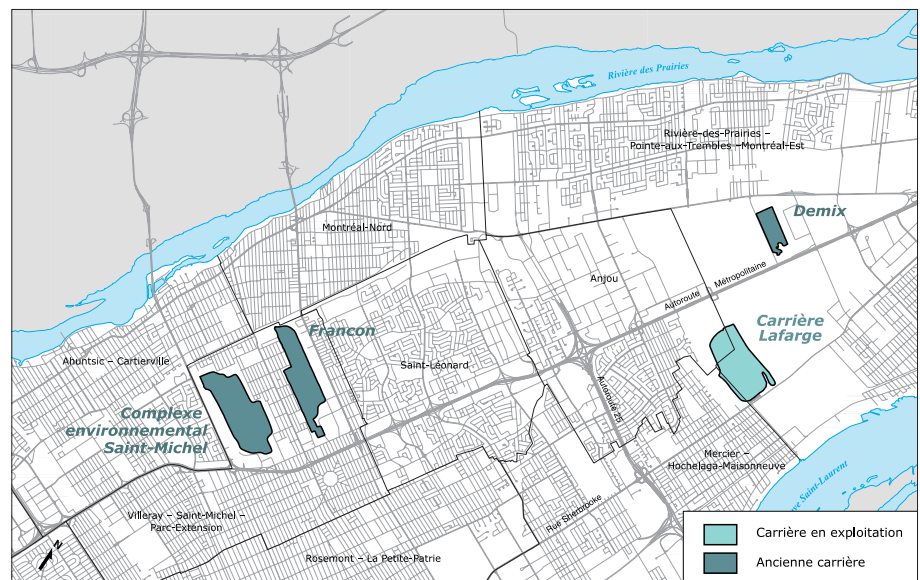
L'ancienne carrière Meloche, située dans l'arrondissement de Pierrefonds–Senneville, sert de dépôt de matériaux secs.

Quant à l'ancienne carrière Meloche de l'arrondissement de Kirkland, sa moitié ouest est actuellement utilisée à des fins industrielles; l'autre moitié, comblée par des déchets domestiques, est utilisée en partie à des fins récréatives.

Certaines activités d'enfouissement de matières non putrescibles ont encore lieu au Complexe environnemental de Saint-Michel, qui est cependant en voie d'être aménagé en parc métropolitain. Ses abords constituent déjà un parc linéaire.

L'ancienne carrière Francon, sise dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, sert de dépôt de neiges usées.

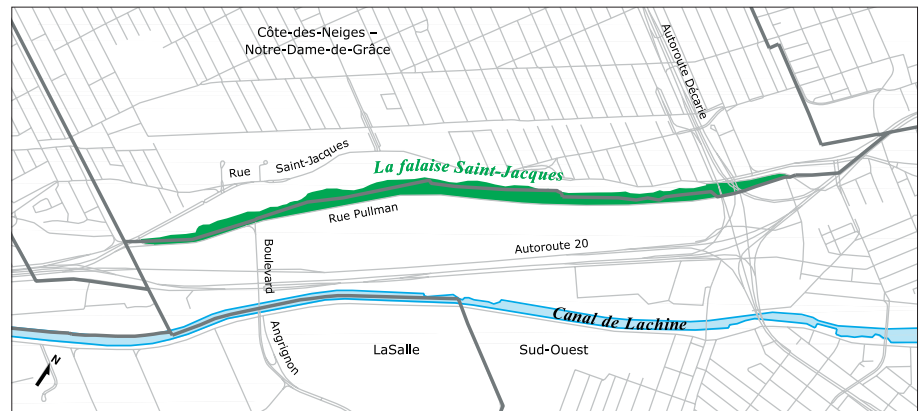
Finalement, l'ancienne carrière Demix, dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, sert à l'enfouissement des cendres produites par l'incinération des boues résiduelles de la station d'épuration des eaux usées de la Ville.



La falaise Saint-Jacques

Située à la limite des arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-Ouest, la falaise Saint-Jacques est une zone de forte pente où aucune construction ni aucun ouvrage ne sont permis.

Pour contrer l'érosion de la falaise, la Ville assurera le maintien du couvert végétal existant. La falaise Saint-Jacques constitue l'un des dix écoterritoires établis dans le cadre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville (voir objectif 16).



Les lignes aériennes de transport d'énergie

Les lignes aériennes de transport d'énergie sont une contrainte à l'occupation du sol. Dans toutes les emprises de lignes de transport électrique, la présence de bâtiments ou de piscines est interdite. De façon générale, les emprises de lignes de 315 kV et moins peuvent être utilisées pour le jardinage et l'horticulture. Certains usages récréatifs, notamment l'aménagement d'une piste cyclable ou d'un sentier piétonnier, peuvent être envisagés avec l'approbation d'Hydro-Québec. En collaboration avec Hydro-Québec, la Ville évaluera la possibilité d'enfouir certaines de ces lignes de transport d'énergie.

