

3

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme se fera par des mesures d'ordre réglementaire, par des investissements publics, souvent réalisés conjointement avec le gouvernement du Québec ou celui du Canada, et grâce à divers partenaires. Par ailleurs, la Ville déposera chaque année, pour étude publique par une commission du conseil municipal, un bilan de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Ce chapitre comprend trois sections portant sur :

- les paramètres réglementaires auxquels se conformera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements, notamment quant à l'affectation du sol et aux limites de densité de construction;
- la stratégie municipale d'investissements relative aux immobilisations et aux programmes;
- les partenaires de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'URBANISME

La mise en œuvre du Plan fera l'objet d'un suivi systématique et transparent. La Ville entend aussi assurer la cohérence entre le Plan d'urbanisme et les outils financiers de la Ville, notamment le budget et le programme triennal d'immobilisations.

La Ville prévoit qu'un bilan annuel sera déposé chaque printemps pour étude publique par une commission du conseil municipal, laquelle fera rapport au plus tard en juin, à temps pour contribuer au processus décisionnel relatif aux choix budgétaires annuels. Les recommandations de la commission du conseil municipal porteront, entre autres, sur les priorités de mise en œuvre du Plan, notamment quant aux immobilisations et aux programmes, de même que sur les éléments du Plan qui requerraient une modification. De même, le bilan annuel préparera la révision quinquennale du Plan d'urbanisme, assurant aussi sa mise à jour régulière selon l'évolution des tendances socio-économiques et la réalisation des projets urbains et immobiliers.

Le bilan annuel du Plan d'urbanisme, élaboré de concert par les arrondissements et les services municipaux concernés, portera notamment sur les éléments suivants :

a) la mise en œuvre :

- le niveau d'atteinte des objectifs du Plan d'urbanisme;
- l'adoption des règlements de concordance par les arrondissements;
- la mise en œuvre des immobilisations annoncées par le Plan et les attentes de la Ville à cet égard auprès des gouvernements du Québec et du Canada;
- la mise en place des programmes prévus et les résultats atteints;
- la mise en œuvre des politiques sectorielles et leur relation avec le Plan d'urbanisme;
- la mise en œuvre des projets élaborés en partenariat;

b) la planification subséquente et l'évolution du Plan d'urbanisme :

- l'avancement de l'élaboration de la planification détaillée;
- la synthèse des modifications apportées au Plan d'urbanisme au cours de l'année précédente;
- l'évolution des tendances socio-économiques et leur relation avec les orientations et les objectifs du Plan.

Les paramètres réglementaires

3.1

Les paramètres d'affectation du sol et de densité de construction ainsi que les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

D'autres règlements d'urbanisme confèrent un pouvoir discrétionnaire permettant d'adapter l'insertion de projets en tenant compte du caractère du milieu ou d'un contexte particulier. Il s'agit des règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), sur les usages conditionnels et sur les projets particuliers. Ils permettent une gestion plus adaptée de l'aménagement du territoire dans le respect du Plan d'urbanisme.

S'éloignant d'une approche strictement normative, le mode d'encadrement réglementaire retenu par le Plan d'urbanisme ne nécessite pas une révision majeure des règlements de zonage des arrondissements. Le territoire de la ville étant largement construit, le Plan prescrit des paramètres d'affectation du sol et de densité de construction relativement larges pour les secteurs établis dont on souhaite préserver le caractère.

L'application des paramètres réglementaires est plus précise et découpée dans les portions du territoire appelées à se construire ou à se transformer ainsi que dans les secteurs où le Plan vise une intensification des activités. Des règlements de concordance adoptés par les arrondissements dans la foulée du Plan d'urbanisme assureront la traduction de ces paramètres dans la réglementation d'urbanisme.

Les choix d'affectation du sol et de densité de construction s'appuient sur le parti d'aménagement et sur les principes qui en découlent, notamment :

- n préserver le bâti et les fonctions des secteurs établis et traduire les volontés de changement du Plan pour les secteurs à construire ou à transformer;
- n préserver l'échelle humaine de la ville en veillant à ce que les interventions sur le cadre bâti tiennent compte du caractère général du voisinage;
- n confirmer la forte densité d'occupation du sol et soutenir la diversité des activités dans le Centre des affaires;
- n intensifier le développement autour de certaines stations de métro et gares de train de banlieue en vue de favoriser une utilisation accrue du transport collectif;
- n assurer une densité de construction adéquate sur les sites à construire à des fins résidentielles dans les secteurs propices à l'intensification de l'habitation;
- n favoriser une utilisation plus intensive du sol dans les secteurs d'emplois en soutenant une intensification et une diversification des activités d'emplois.

Par ailleurs, le document complémentaire au Plan d'urbanisme, présenté à la partie III, assure le respect de la cohérence du développement de la ville en identifiant les orientations et les paramètres du Plan qui ne pourront être modifiés sans une prise en compte à l'échelle pan-montréalaise.

3.1.1

l'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, la carte 3.1.1 exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Des extraits de cette carte, pour chacun des arrondissements, sont présentés à la partie II du Plan d'urbanisme.

Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusive, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précisera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements.

Cette approche, davantage argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville. De même, cette approche plus inclusive évite l'adoption de nombreux règlements de concordance modifiant les règlements de zonage, sauf là où le Plan prévoit une nouvelle vision du développement urbain.

Le prochain tableau 3.1.1 présente et définit les huit catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les quatre autres, essentiellement à caractère exclusif, s'appliquent à des aires réservées à des activités particulières.

LA COHÉRENCE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AUX LIMITES DES ARRONDISSEMENTS

La Ville de Montréal souhaite faire adapter la législation québécoise de manière à ce qu'une modification d'un règlement d'urbanisme visant un secteur adjacent aux limites de l'arrondissement voisin soit régie par une procédure particulière de consultation publique.

Ce besoin de moduler la procédure répond à deux préoccupations. Premièrement, il s'agit d'assurer la consultation de l'ensemble des citoyens éventuellement concernés, même si la modification de zonage s'applique dans un secteur localisé de l'autre côté de la limite d'arrondissement. Dans une perspective de cohérence de l'aménagement du territoire, cette adaptation de la procédure vise aussi la prise en compte des impacts urbanistiques et architecturaux pouvant être générés au-delà des limites d'un arrondissement, par exemple de part et d'autre d'une rue commerçante ou encore dans la continuité d'un secteur industriel.

L'application d'une telle mesure sous-tend également une approche de gestion du développement privilégiant l'équilibre, la complémentarité et la collaboration entre les arrondissements.

tableau

3.1.1

Catégories
d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial, notamment les rues commerçantes, et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>La réglementation déterminera les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assurera, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie de plancher, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation pourra reconnaître, ponctuellement, certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du plan d'urbanisme.</p>
<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Immeubles à bureaux ▫ Immeubles comportant de l'industrie légère ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définira les zones et déterminera les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Immeubles industriels ▫ Immeubles à bureaux ▫ Immeubles commerciaux ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assurera la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4).</p> <p>La réglementation définira les zones et déterminera les types d'usages autorisés selon la nature des milieux.</p>
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Agriculture et activités industrielles complémentaires ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	

Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, etc.) n Commerces et logements complémentaires 	
<p>Grand parc, parc riverain et grand cimetière Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive, ainsi qu'aux grands cimetières</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Parcs métropolitains et grands parcs urbains n Parcs-nature n Réserves naturelles n Berges et îles publiques n Grands cimetières n Golfs n Commerces et installations complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs n Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires n Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Poste de transformation électrique, usine de traitement des eaux, usine d'épuration, cour de voirie, etc. 	

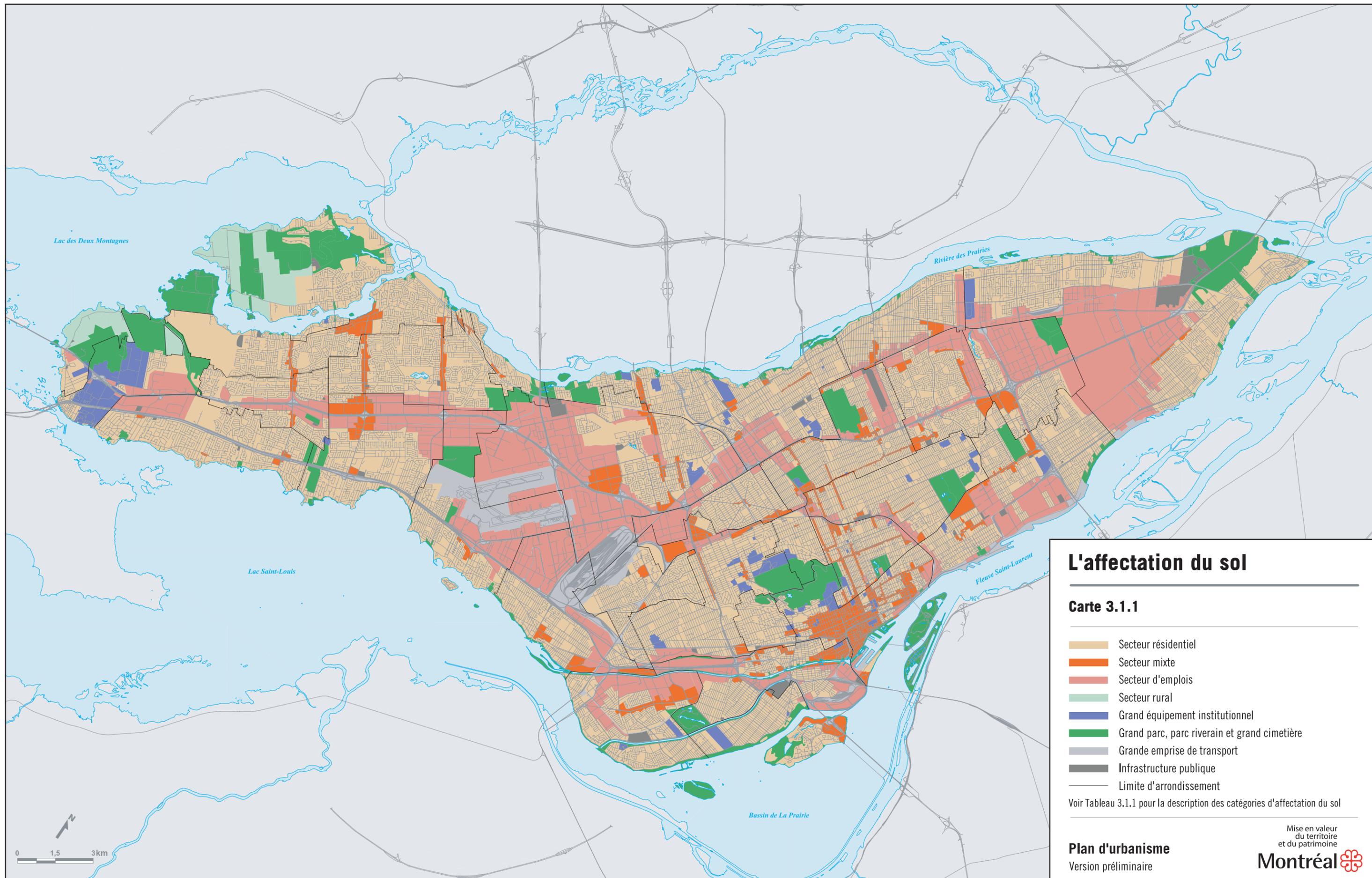
Notes générales :

La partie II du Plan inclut une carte par arrondissement qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Les parcs, les cimetières et les infrastructures publiques sont autorisés dans toutes les catégories.

La conversion d'un lieu de culte à des fins autres que d'équipements collectifs, communautaires ou culturels requiert une modification du Plan d'urbanisme si le bâtiment est situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou s'il est identifié sur les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural présentées dans la partie II du Plan d'urbanisme.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales.



L'affectation du sol

Carte 3.1.1

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Grand parc, parc riverain et grand cimetière
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

3.1.2

la densité de construction

LES « ZONING BONUSSES »

Dans le cadre de la révision de la réglementation, la possibilité de mettre en place des « zoning bonuses » sera étudiée. Cette approche permettrait, dans un cadre strict à établir, d'autoriser des projets qui dérogent à certaines exigences réglementaires dans la mesure où ils permettraient en échange une amélioration générale du cadre urbain environnant. L'amélioration pourrait toucher l'aménagement d'un lieu public, l'amélioration des accès au transport collectif, la mise en place d'œuvres d'art public, la plantation d'arbres, etc. Les modalités d'encadrement précises de cette nouvelle mesure restent à définir dans le respect des paramètres du Plan d'urbanisme.



Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire.

L'approche retenue en matière de densité préconise avant tout la flexibilité d'application, assurant aux arrondissements la marge de manœuvre nécessaire à une gestion quotidienne efficace et à un encadrement adéquat des projets de développement.

Pour chacun des secteurs à construire ou à transformer, les paramètres énoncés traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité. Dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

La carte 3.1.2 exprime la densité de construction pour l'ensemble de la ville selon une échelle de dix-sept couleurs qui intègrent les différents paramètres de densité.

Les vingt-sept extraits de la carte de la densité de construction, inclus à la partie II du Plan, sont accompagnés de descriptifs qui énoncent les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Complétés, le cas échéant, par des annotations, ces paramètres décrivent le caractère général d'un secteur, actuel ou souhaité, en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

- le nombre d'étages hors sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments.

De plus, dans tous les secteurs à transformer ou à construire et dans certains secteurs établis, le coefficient d'occupation du sol est également précisé dans le descriptif. Équivalant au rapport entre la superficie de plancher totale et l'aire totale d'un terrain, le coefficient d'occupation du sol s'applique propriété par propriété. Les stationnements en sous-sol ou en demi-sous-sol sont exclus du calcul, de même que les commerces sur rue dans les secteurs où la continuité commerciale est exigée par la réglementation.

Dans le respect de la cohérence et du caractère d'ensemble des milieux, certaines constructions présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme et dont les caractéristiques ne concordent pas avec les paramètres énoncés à la carte de la densité de construction peuvent, si l'arrondissement le souhaite, être reconnus et confirmés dans la réglementation de zonage.

Extrait de la carte de la densité de construction

La section II du Plan d'urbanisme présente, pour chacun des arrondissements, un extrait de la carte 3.1.2. Cet extrait illustre le découpage des secteurs de densité et réfère aux paramètres présentés dans la fiche descriptive qui l'accompagne.



Plan d'urbanisme de Montréal 16 mars 2004

Partie II Densité de construction

Montréal

09 Arrondissement de Lachine

Secteurs à transformer ou à construire

Orientation des secteurs
La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 09-01 :
bâti de un ou deux étages hors-sol;
implantation au sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 09-02 :
bâti de un ou deux étages hors-sol;
implantation jumelée;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-03 :
bâti de deux à cinq étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-04 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
implantation au sol moyen.

Secteur 09-05 :
bâti de un à trois étages hors-sol;
implantation isolée ou contiguë;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-06 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
implantation isolée;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 09-07 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-08 :
bâti de un à trois étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

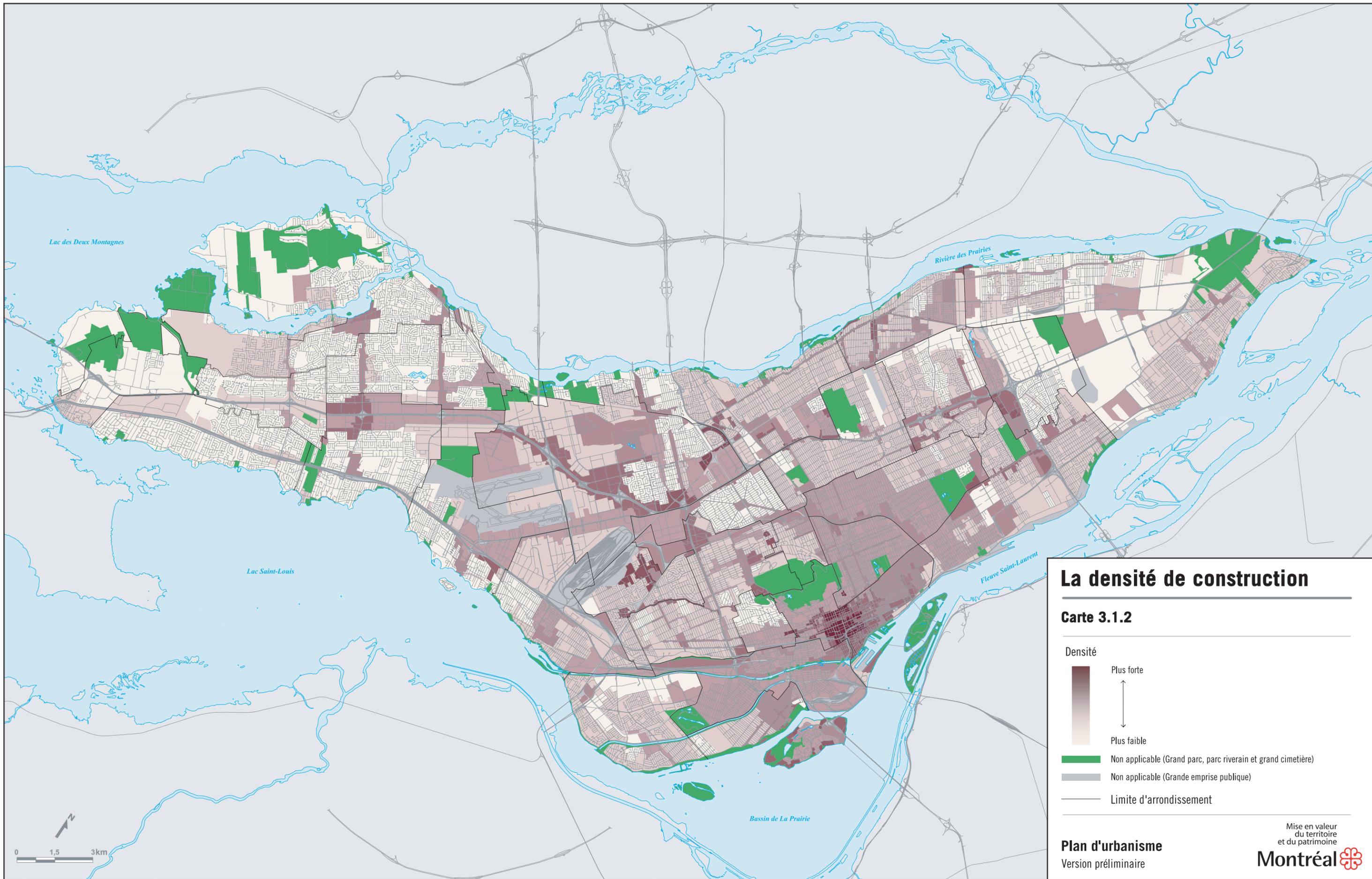
Secteur 09-09 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen;
C.O.S. minimal : 0,7;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T1 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 1,0;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T3 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen;
C.O.S. minimal : 0,7;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T4 :
bâti de deux à quatre étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 0,5;
C.O.S. maximal : 3,0.

Montréal



La densité de construction

Carte 3.1.2

Densité

Plus forte
 Plus faible

Non applicable (Grand parc, parc riverain et grand cimetière)
 Non applicable (Grande emprise publique)

— Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

0 1,5 3km

La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes

3.2

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme requerra plusieurs interventions sur le territoire montréalais. Afin d'arrimer ces interventions avec ses moyens financiers, la Ville met en place une stratégie municipale d'investissements portant à la fois sur les immobilisations et les programmes.

Dans l'esprit du développement durable qui sous-tend l'ensemble du Plan d'urbanisme, les priorités d'action seront déterminées en fonction de deux critères :

- la pérennité des infrastructures existantes;
- la consolidation du tissu urbain et l'accroissement conséquent de l'assiette fiscale.

3.2.1

les projets d'immobilisations et l'arrimage aux outils financiers municipaux

Le chapitre 2 présente l'ensemble des projets d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme. Certains relèvent de la compétence exclusive de la Ville de Montréal, comme ceux de voirie urbaine ou d'aménagement de parcs. D'autres relèvent des compétences exclusives du gouvernement du Québec, telles les infrastructures de transport collectif ou autoroutières. D'autres infrastructures – l'Aéroport, le port et l'autoroute Bonaventure – sont sous la responsabilité du gouvernement du Canada. Pour certains des projets d'immobilisations annoncés par le Plan d'urbanisme, une participation financière conjointe de la Ville et des gouvernements du Québec et du Canada est également requise.

La Ville entend assurer un arrimage entre les projets d'immobilisations municipales prévus par le Plan d'urbanisme et l'élaboration annuelle du Programme triennal d'immobilisations.

Parmi les projets d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme, signalons l'importance des **infrastructures de transport**. Le Plan d'urbanisme prend résolument position en faveur du transport collectif et appuie l'utilisation optimale des réseaux de transport existants. Plusieurs des projets d'immobilisations en matière de transport relèvent de la compétence du gouvernement du Québec. La Ville de Montréal entend collaborer avec le gouvernement du Québec à la définition des priorités, en fonction des orientations gouvernementales et du Plan d'urbanisme.

LE PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS (PTI)

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) détermine les investissements municipaux relatifs, notamment, aux infrastructures routières ou souterraines (égout et aqueduc), aux parcs et aux espaces verts ainsi qu'aux immeubles municipaux. Le PTI prévoit une répartition des sommes sur une période de trois ans, mais est révisé annuellement et adopté par le conseil municipal en fin d'année civile.



- n À titre d'exemple, en matière de **transport collectif**, rappelons les investissements nécessaires pour remplacer les équipements fixes et les voitures du réseau du métro et pour renouveler la flotte d'autobus de la Société de transport de Montréal. De même, les prolongements des lignes 2 et 5 du métro, respectivement jusqu'à la gare Bois-Franc et l'arrondissement d'Anjou, apparaissent très structurants quant à l'organisation spatiale et à l'intensification des activités urbaines, tout en permettant d'accroître l'utilisation du transport collectif.
- n En ce qui concerne le **réseau routier**, les projets annoncés par le Plan visent principalement à consolider les secteurs d'emplois et les secteurs résidentiels existants, tout en assurant des liens routiers efficaces pour la mobilité des personnes et des marchandises. Certains de ces projets méritent d'être signalés, comme la modernisation de la rue Notre-Dame Est, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption, afin de mieux desservir le port et les secteurs industriels de l'est de Montréal tout en permettant de revitaliser les abords de cette voie majeure. De même, les nouveaux liens à créer dans l'axe du boulevard Cavendish, dans le secteur de l'Hippodrome et de la Cité scientifique, permettraient de désenclaver ces secteurs tout en assurant un lien efficace, inexistant pour l'instant, dans cette partie du centre de l'Île. D'autre part, les nouveaux liens à créer dans l'ouest de l'Île visent essentiellement à désenclaver des secteurs d'emplois et à mieux relier les secteurs résidentiels aux principales infrastructures de transport; il s'agit principalement du prolongement du boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan et de l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 (entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40).
- n Les projets d'**infrastructures autoroutières** jouent aussi un rôle structurant dans la consolidation de l'accès aux principaux secteurs d'emplois. C'est notamment le cas de l'autoroute Métropolitaine, dont la réfection et l'optimisation sont essentielles au développement économique de Montréal. Par ailleurs, les projets de réaménagement de l'échangeur Dorval et le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain permettront de requalifier ces lieux et de rehausser l'image de deux entrées de ville.

Finalement, d'autres projets d'immobilisations structurants visent à améliorer l'environnement urbain et la qualité de vie des Montréalais, notamment **la protection et la mise en valeur des dix écoterritoires**. Ces projets visent à assurer la préservation et la mise en valeur des milieux naturels existant encore sur le territoire montréalais, très largement urbanisé. L'approche préconisée s'appuie sur une intégration des éléments naturels dans les projets urbains à construire, en concertation avec différents partenaires.

3.2.2

les programmes municipaux

Les municipalités ont le pouvoir d'offrir, en vertu de programmes municipaux, une assistance financière afin de mettre en œuvre des orientations et des politiques d'aménagement en matière de développement économique ou social, d'habitation, d'environnement, etc. Les programmes municipaux existants concernent principalement le domaine de l'habitation; plusieurs sont le fruit d'une collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada (voir section 2.1).

Afin d'atteindre certains objectifs du Plan, de nouveaux programmes sont à prévoir en complément des programmes en place. Leur application sera modulée en fonction des caractéristiques propres de chacun des arrondissements, qui pourront aussi choisir d'en créer en fonction de leurs besoins spécifiques. Il va sans dire que ces programmes devront entraîner, à terme, des retombées fiscales supérieures à l'aide consentie, dans la mesure où ils permettront d'accroître l'assiette fiscale de la Ville.

Le chapitre 2 présente l'ensemble des nouveaux programmes préconisés. Rappelons, à titre d'exemple, le programme d'aide financière favorisant l'intensification des activités urbaines aux abords de certaines stations de métro et de certaines gares (objectifs 2, 3, 8 et 9). Ce programme traduit la volonté de la Ville de soutenir une urbanisation qui favorise l'utilisation du transport collectif, autant dans les secteurs résidentiels que les secteurs d'emplois. Ce type d'aide aura également, il va sans dire, des retombées fiscales supérieures à l'aide consentie.

Rappelons aussi l'importance du programme proposé visant la réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles ou d'emplois (objectifs 2, 8, 9 et 19). Comme le souligne le parti d'aménagement, au chapitre 1, l'un des défis importants à relever en matière d'aménagement et de consolidation du territoire consiste à soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même. La Ville prévoit des changements radicaux, autant en ce qui concerne les activités que la forme urbaines, pour ces secteurs à transformer. Plusieurs d'entre eux risquent de présenter un certain niveau de contamination. De façon prioritaire, les sommes éventuellement disponibles pour la réhabilitation de sites contaminés devraient être attribuées à ces secteurs à transformer ainsi qu'aux sites visés par l'intensification des activités urbaines aux abords des stations de métro et des gares.





Les partenaires de la mise en œuvre

3.3

LES ACCORDS DE DÉVELOPPEMENT

La Ville soutient le développement des grandes institutions sur son territoire (voir objectif 10). Leur croissance, éminemment souhaitable, représente souvent un défi d'intégration au milieu environnant. Les institutions occupent souvent des immeubles de grand gabarit et génèrent de nombreux déplacements. Plusieurs d'entre elles s'inscrivent au sein d'ensembles patrimoniaux bâtis et naturels de grande valeur.

Pour répondre aux besoins d'expansion des institutions, la Ville préconise une démarche de planification concertée avec les institutions menant à des accords de développement.

À la lumière des projets d'expansion exposés dans le plan directeur de développement d'une institution donnée, les parties entreprennent une discussion visant à cerner les enjeux de développement immobilier de cette institution ainsi que les moyens destinés à les prendre en charge. Deux types de moyens sont généralement utilisés : les outils réglementaires (règlement de zonage, règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, procédure de projet particulier) et, le cas échéant, une entente de développement portant sur les aspects non réglementaires mis au jour lors des discussions (principes et orientations de développement, études, projets conjoints, engagements divers, etc.).

Le succès du Sommet de Montréal, en juin 2002, a été le fruit d'une collaboration soutenue des multiples partenaires de la Ville de Montréal. Dans la poursuite des engagements pris alors, la Ville compte assurer le leadership de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme, en collaboration étroite avec divers partenaires publics, privés et associatifs, et avec la participation de l'ensemble des citoyens.

Les partenaires publics et parapublics

Les gouvernements et leurs agences sont des acteurs importants du développement urbain et immobilier. Ils sont responsables, entre autres, de projets majeurs d'infrastructures et d'équipements, comme les prolongements du métro, les hôpitaux, les équipements culturels, le port, l'Aéroport, etc.

La Ville compte poursuivre la collaboration depuis longtemps établie avec le gouvernement du Québec dans la réalisation de projets d'immobilisations et dans la mise en œuvre de programmes. Il en sera de même avec le gouvernement du Canada dans les projets d'immobilisations relevant de sa compétence exclusive.

Plusieurs partenariats publics pourront aussi être mis de l'avant afin de mener à bien les projets soutenus par le Plan d'urbanisme. À titre d'exemples, les projets d'aménagement du Quartier international de Montréal et de réouverture du canal de Lachine témoignent d'une démarche réussie.

La Ville collaborera aussi avec d'autres partenaires publics, comme l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour la réalisation des projets de transport collectif. Il en sera de même avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour l'élaboration et la mise en œuvre du Schéma métropolitain d'aménagement et de développement et du Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles.

Les institutions d'enseignement et de santé, notamment les universités et les hôpitaux, comptent également parmi les partenaires de la Ville. Entre autres choses, des accords de développement ont déjà été établis entre la Ville et certaines de ces institutions quant à leur développement immobilier. Une entente a également été conclue avec les universités afin de permettre à la Ville de bénéficier de leur expertise et de leur capacité d'innovation en matière d'architecture, d'urbanisme, d'architecture du paysage et d'aménagement en général.

Le secteur privé

Les sociétés et les promoteurs immobiliers, les entrepreneurs en construction et les autres acteurs du secteur privé jouent un rôle déterminant dans l'aménagement de la ville et dans la mise en œuvre du Plan. Ils participent à la création de nouveaux secteurs de la ville ou à la réhabilitation de secteurs existants et font souvent preuve d'innovation, répondant ainsi aux besoins des différentes clientèles.

Qu'ils soient lancés à l'instigation de la Ville ou du secteur privé, les projets de réhabilitation ou de construction sont souvent le fruit d'une action concertée. Les acteurs du secteur privé sont aussi appelés à participer à la mise en œuvre de programmes municipaux, en matière d'habitation ou de développement économique, par exemple.

Les associations et groupes communautaires

La vie associative de Montréal est l'une des plus effervescentes, que ce soit dans les domaines de l'économie, de l'habitation, du patrimoine, de l'environnement, de la culture ou du développement social. En participant à l'élaboration des politiques sectorielles ou à la mise en œuvre de programmes, les associations et groupes communautaires représentent une force vive dans la construction de Montréal.

Déjà, au cours des dernières années, la Ville a pu bénéficier de la collaboration d'organismes comme les corporations de développement économique et communautaire, les sociétés de développement commercial, les tables de concertation en aménagement, les groupes environnementaux ou ceux dédiés au logement social et communautaire, pour n'en citer que quelques-uns. La Ville compte maintenir des relations privilégiées de partenariat avec l'ensemble du milieu associatif de Montréal.



LES PRINCIPES DE PARTICIPATION PUBLIQUE À MONTRÉAL :

- le droit des citoyens d'être informés, consultés, et d'influencer les décisions qui ont un impact sur leur milieu de vie;
- l'efficacité et l'efficience de la participation permettant de prendre des décisions justes et opportunes;
- la transparence des règles du jeu et l'équité envers tous les acteurs du système;
- l'imputabilité des acteurs : élus, gestionnaires, promoteurs, militants;
- l'application des règles de l'art et d'éthique usuelles en matière de participation publique.

La participation publique

Selon les principes du développement durable, les citoyens doivent être informés et pouvoir influencer les décisions en matière d'aménagement et d'urbanisme.

La Charte de la Ville de Montréal désigne l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en tant qu'organisme responsable de la consultation publique concernant le Plan d'urbanisme. La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) exige aussi une séance d'information et de discussion publique, menée par le conseil d'arrondissement, sur certaines modifications du Plan d'urbanisme et sur celles des règlements de zonage, avec la possibilité pour les citoyens, dans ce dernier cas, d'exiger la procédure référendaire.

En plus de ceux qui s'appliquent déjà, la Ville de Montréal soutient la mise en place d'autres mécanismes dans le but de diversifier et d'améliorer la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme. Ils pourront s'inscrire en amont des projets, alors que toutes les options sont encore étudiées. Différentes formes de participation pourront être utilisées selon les objets et l'ampleur des projets. En plus du processus de l'audience publique, la Ville entend explorer des procédures axées sur la médiation ou la recherche de consensus, l'information, la concertation, la collaboration ou la résolution de conflits. Ces diverses méthodes s'appuieront sur des principes de participation publique reconnus.

Des exemples de partenariat

Plusieurs projets soutenus par la Ville nécessiteront une collaboration constante de multiples acteurs publics, privés et communautaires. Le succès de certaines expériences de partenariat, au cours des dernières années, permet de miser sur différentes formules, adaptées aux projets et aux intervenants en cause.

La requalification du Quartier international de Montréal (QIM) a donné lieu à la création d'un organisme à but non lucratif réunissant le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, la Caisse de dépôt et placement du Québec, la Ville de Montréal et les propriétaires privés du Quartier international. La réussite de cette démarche peut servir d'exemple et de référence pour plusieurs projets d'envergure. Elle a mené notamment au projet d'agrandissement du Palais des congrès, à la construction du bureau d'affaires de la Caisse de dépôt et placement, à l'aménagement de lieux publics prestigieux (square Victoria, place Jean-Paul Riopelle) et à la requalification de grandes artères (University, Saint-Antoine, Viger et McGill).

LA CHARTE MONTRÉLAISE DES DROITS ET RESPONSABILITÉS

Une proposition de Charte montréalaise des droits et responsabilités a été rendue publique le 10 décembre 2003, à l'occasion du 55^e anniversaire de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Cette proposition est le fruit de réflexions amorcées au Sommet de Montréal. Le projet de charte, soumis à un processus de consultation publique au début de l'année 2004, désigne une protectrice du citoyen et de la citoyenne pour veiller à son application.

Entre autres choses, la Ville s'engage à promouvoir la participation publique et à garantir le caractère crédible, transparent et efficace des consultations publiques (art. 13), à prendre des mesures en ce qui concerne la salubrité des logements (art. 15), à sauvegarder et protéger le patrimoine architectural et naturel (art.17) et à promouvoir le développement durable (art. 19).

LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

La Société du Havre de Montréal, créée en 2003, planifie l'aménagement du territoire situé en bordure du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Jacques-Cartier. La complexité des enjeux et la multitude des intervenants ont conduit à la création de cette société ad hoc, qui réunit les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés, afin d'adopter une vision commune de l'avenir du secteur. La Société du Havre de Montréal élabore un plan de développement et d'aménagement, une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Elle réunit des représentants des gouvernements du Canada et du Québec, de la Ville de Montréal, de la Société du port de Montréal, de la Société du Vieux-Port de Montréal, du Canadien National, de Via Rail et de plusieurs propriétaires privés.

De même, l'exercice en cours dirigé par la Société du Havre de Montréal (SHM), où participent les gouvernements du Canada et du Québec, la Société du port de Montréal, la Société du Vieux-Port, le Canadien National, la Ville de Montréal et plusieurs propriétaires privés, démontre la pertinence de réunir l'ensemble des acteurs dans des projets urbains. La Société du Havre joue un rôle stratégique dans la réhabilitation et la mise en valeur de ce secteur névralgique pour le développement de Montréal.

Citons également le projet du Quartier des spectacles, dans le Centre de Montréal, qui réunit le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal, les principaux intervenants du milieu des arts et de la scène établis dans ce secteur, ainsi que les principaux propriétaires immobiliers. Ce projet encadrera entre autres la réalisation d'équipements culturels et le réaménagement de lieux publics, comme ceux dans l'axe des rues De Bleury et Jeanne-Mance.

D'autres projets en préparation ou issus éventuellement de la planification détaillée prévues au chapitre 4 nécessiteront une collaboration constante de plusieurs acteurs. Signalons entre autres l'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier, des boulevards Shevchenko et Bishop-Power, du complexe environnemental de Saint-Michel, de la pointe nord de l'île des Sœurs et de la rue Sherbrooke Est.



3

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme se fera par des mesures d'ordre réglementaire, par des investissements publics, souvent réalisés conjointement avec le gouvernement du Québec ou celui du Canada, et grâce à divers partenaires. Par ailleurs, la Ville déposera chaque année, pour étude publique par une commission du conseil municipal, un bilan de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Ce chapitre comprend trois sections portant sur :

- les paramètres réglementaires auxquels se conformera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements, notamment quant à l'affectation du sol et aux limites de densité de construction;
- la stratégie municipale d'investissements relative aux immobilisations et aux programmes;
- les partenaires de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'URBANISME

La mise en œuvre du Plan fera l'objet d'un suivi systématique et transparent. La Ville entend aussi assurer la cohérence entre le Plan d'urbanisme et les outils financiers de la Ville, notamment le budget et le programme triennal d'immobilisations.

La Ville prévoit qu'un bilan annuel sera déposé chaque printemps pour étude publique par une commission du conseil municipal, laquelle fera rapport au plus tard en juin, à temps pour contribuer au processus décisionnel relatif aux choix budgétaires annuels. Les recommandations de la commission du conseil municipal porteront, entre autres, sur les priorités de mise en œuvre du Plan, notamment quant aux immobilisations et aux programmes, de même que sur les éléments du Plan qui requerraient une modification. De même, le bilan annuel préparera la révision quinquennale du Plan d'urbanisme, assurant aussi sa mise à jour régulière selon l'évolution des tendances socio-économiques et la réalisation des projets urbains et immobiliers.

Le bilan annuel du Plan d'urbanisme, élaboré de concert par les arrondissements et les services municipaux concernés, portera notamment sur les éléments suivants :

a) la mise en œuvre :

- le niveau d'atteinte des objectifs du Plan d'urbanisme;
- l'adoption des règlements de concordance par les arrondissements;
- la mise en œuvre des immobilisations annoncées par le Plan et les attentes de la Ville à cet égard auprès des gouvernements du Québec et du Canada;
- la mise en place des programmes prévus et les résultats atteints;
- la mise en œuvre des politiques sectorielles et leur relation avec le Plan d'urbanisme;
- la mise en œuvre des projets élaborés en partenariat;

b) la planification subséquente et l'évolution du Plan d'urbanisme :

- l'avancement de l'élaboration de la planification détaillée;
- la synthèse des modifications apportées au Plan d'urbanisme au cours de l'année précédente;
- l'évolution des tendances socio-économiques et leur relation avec les orientations et les objectifs du Plan.

Les paramètres réglementaires

3.1

Les paramètres d'affectation du sol et de densité de construction ainsi que les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

D'autres règlements d'urbanisme confèrent un pouvoir discrétionnaire permettant d'adapter l'insertion de projets en tenant compte du caractère du milieu ou d'un contexte particulier. Il s'agit des règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), sur les usages conditionnels et sur les projets particuliers. Ils permettent une gestion plus adaptée de l'aménagement du territoire dans le respect du Plan d'urbanisme.

S'éloignant d'une approche strictement normative, le mode d'encadrement réglementaire retenu par le Plan d'urbanisme ne nécessite pas une révision majeure des règlements de zonage des arrondissements. Le territoire de la ville étant largement construit, le Plan prescrit des paramètres d'affectation du sol et de densité de construction relativement larges pour les secteurs établis dont on souhaite préserver le caractère.

L'application des paramètres réglementaires est plus précise et découpée dans les portions du territoire appelées à se construire ou à se transformer ainsi que dans les secteurs où le Plan vise une intensification des activités. Des règlements de concordance adoptés par les arrondissements dans la foulée du Plan d'urbanisme assureront la traduction de ces paramètres dans la réglementation d'urbanisme.

Les choix d'affectation du sol et de densité de construction s'appuient sur le parti d'aménagement et sur les principes qui en découlent, notamment :

- n préserver le bâti et les fonctions des secteurs établis et traduire les volontés de changement du Plan pour les secteurs à construire ou à transformer;
- n préserver l'échelle humaine de la ville en veillant à ce que les interventions sur le cadre bâti tiennent compte du caractère général du voisinage;
- n confirmer la forte densité d'occupation du sol et soutenir la diversité des activités dans le Centre des affaires;
- n intensifier le développement autour de certaines stations de métro et gares de train de banlieue en vue de favoriser une utilisation accrue du transport collectif;
- n assurer une densité de construction adéquate sur les sites à construire à des fins résidentielles dans les secteurs propices à l'intensification de l'habitation;
- n favoriser une utilisation plus intensive du sol dans les secteurs d'emplois en soutenant une intensification et une diversification des activités d'emplois.

Par ailleurs, le document complémentaire au Plan d'urbanisme, présenté à la partie III, assure le respect de la cohérence du développement de la ville en identifiant les orientations et les paramètres du Plan qui ne pourront être modifiés sans une prise en compte à l'échelle pan-montréalaise.

3.1.1

l'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, la carte 3.1.1 exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Des extraits de cette carte, pour chacun des arrondissements, sont présentés à la partie II du Plan d'urbanisme.

Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusive, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précisera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements.

Cette approche, davantage argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville. De même, cette approche plus inclusive évite l'adoption de nombreux règlements de concordance modifiant les règlements de zonage, sauf là où le Plan prévoit une nouvelle vision du développement urbain.

Le prochain tableau 3.1.1 présente et définit les huit catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les quatre autres, essentiellement à caractère exclusif, s'appliquent à des aires réservées à des activités particulières.

LA COHÉRENCE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AUX LIMITES DES ARRONDISSEMENTS

La Ville de Montréal souhaite faire adapter la législation québécoise de manière à ce qu'une modification d'un règlement d'urbanisme visant un secteur adjacent aux limites de l'arrondissement voisin soit régie par une procédure particulière de consultation publique.

Ce besoin de moduler la procédure répond à deux préoccupations. Premièrement, il s'agit d'assurer la consultation de l'ensemble des citoyens éventuellement concernés, même si la modification de zonage s'applique dans un secteur localisé de l'autre côté de la limite d'arrondissement. Dans une perspective de cohérence de l'aménagement du territoire, cette adaptation de la procédure vise aussi la prise en compte des impacts urbanistiques et architecturaux pouvant être générés au-delà des limites d'un arrondissement, par exemple de part et d'autre d'une rue commerçante ou encore dans la continuité d'un secteur industriel.

L'application d'une telle mesure sous-tend également une approche de gestion du développement privilégiant l'équilibre, la complémentarité et la collaboration entre les arrondissements.

tableau

3.1.1

Catégories
d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial, notamment les rues commerçantes, et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>La réglementation déterminera les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assurera, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie de plancher, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation pourra reconnaître, ponctuellement, certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du plan d'urbanisme.</p>
<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Immeubles à bureaux ▫ Immeubles comportant de l'industrie légère ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définira les zones et déterminera les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Immeubles industriels ▫ Immeubles à bureaux ▫ Immeubles commerciaux ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assurera la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4).</p> <p>La réglementation définira les zones et déterminera les types d'usages autorisés selon la nature des milieux.</p>
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Agriculture et activités industrielles complémentaires ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	

Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, etc.) n Commerces et logements complémentaires 	
<p>Grand parc, parc riverain et grand cimetière Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive, ainsi qu'aux grands cimetières</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Parcs métropolitains et grands parcs urbains n Parcs-nature n Réserves naturelles n Berges et îles publiques n Grands cimetières n Golfs n Commerces et installations complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs n Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires n Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Poste de transformation électrique, usine de traitement des eaux, usine d'épuration, cour de voirie, etc. 	

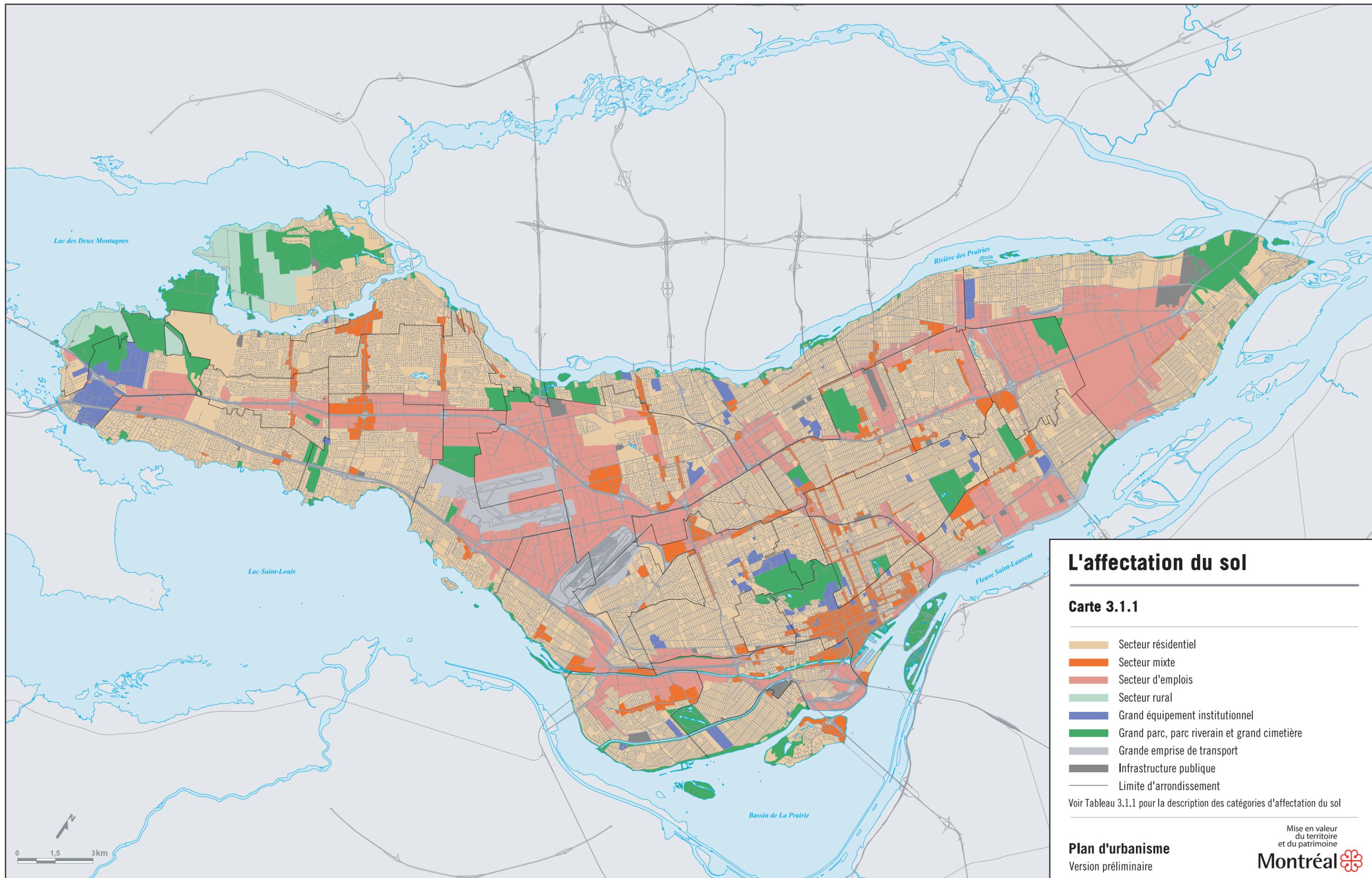
Notes générales :

La partie II du Plan inclut une carte par arrondissement qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Les parcs, les cimetières et les infrastructures publiques sont autorisés dans toutes les catégories.

La conversion d'un lieu de culte à des fins autres que d'équipements collectifs, communautaires ou culturels requiert une modification du Plan d'urbanisme si le bâtiment est situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou s'il est identifié sur les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural présentées dans la partie II du Plan d'urbanisme.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales.



L'affectation du sol

Carte 3.1.1

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Grand parc, parc riverain et grand cimetière
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

3.1.2

la densité de construction

LES « ZONING BONUSSES »

Dans le cadre de la révision de la réglementation, la possibilité de mettre en place des « zoning bonuses » sera étudiée. Cette approche permettrait, dans un cadre strict à établir, d'autoriser des projets qui dérogent à certaines exigences réglementaires dans la mesure où ils permettraient en échange une amélioration générale du cadre urbain environnant. L'amélioration pourrait toucher l'aménagement d'un lieu public, l'amélioration des accès au transport collectif, la mise en place d'œuvres d'art public, la plantation d'arbres, etc. Les modalités d'encadrement précises de cette nouvelle mesure restent à définir dans le respect des paramètres du Plan d'urbanisme.



Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire.

L'approche retenue en matière de densité préconise avant tout la flexibilité d'application, assurant aux arrondissements la marge de manœuvre nécessaire à une gestion quotidienne efficace et à un encadrement adéquat des projets de développement.

Pour chacun des secteurs à construire ou à transformer, les paramètres énoncés traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité. Dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

La carte 3.1.2 exprime la densité de construction pour l'ensemble de la ville selon une échelle de dix-sept couleurs qui intègrent les différents paramètres de densité.

Les vingt-sept extraits de la carte de la densité de construction, inclus à la partie II du Plan, sont accompagnés de descriptifs qui énoncent les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Complétés, le cas échéant, par des annotations, ces paramètres décrivent le caractère général d'un secteur, actuel ou souhaité, en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

- le nombre d'étages hors sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments.

De plus, dans tous les secteurs à transformer ou à construire et dans certains secteurs établis, le coefficient d'occupation du sol est également précisé dans le descriptif. Équivalant au rapport entre la superficie de plancher totale et l'aire totale d'un terrain, le coefficient d'occupation du sol s'applique propriété par propriété. Les stationnements en sous-sol ou en demi-sous-sol sont exclus du calcul, de même que les commerces sur rue dans les secteurs où la continuité commerciale est exigée par la réglementation.

Dans le respect de la cohérence et du caractère d'ensemble des milieux, certaines constructions présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme et dont les caractéristiques ne concordent pas avec les paramètres énoncés à la carte de la densité de construction peuvent, si l'arrondissement le souhaite, être reconnus et confirmés dans la réglementation de zonage.

Extrait de la carte de la densité de construction

La section II du Plan d'urbanisme présente, pour chacun des arrondissements, un extrait de la carte 3.1.2. Cet extrait illustre le découpage des secteurs de densité et réfère aux paramètres présentés dans la fiche descriptive qui l'accompagne.



Plan d'urbanisme de Montréal
16 mars 2004

Partie II Densité de construction

Montréal

09 Arrondissement de Lachine

Secteurs à transformer ou à construire

Secteur 09-T1 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 1,0;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T3 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen;
C.O.S. minimal : 0,7;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T4 :
bâti de deux à quatre étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 0,5;
C.O.S. maximal : 3,0.

Secteurs établis

Secteur 09-01 :
bâti de un ou deux étages hors-sol;
implantation isolée;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 09-02 :
bâti de un ou deux étages hors-sol;
implantation jumelée;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-03 :
bâti de deux à cinq étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-04 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
implantation au sol moyen.

Secteur 09-05 :
bâti de un à trois étages hors-sol;
implantation isolée ou contiguë;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-06 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
implantation isolée.

Secteur 09-07 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

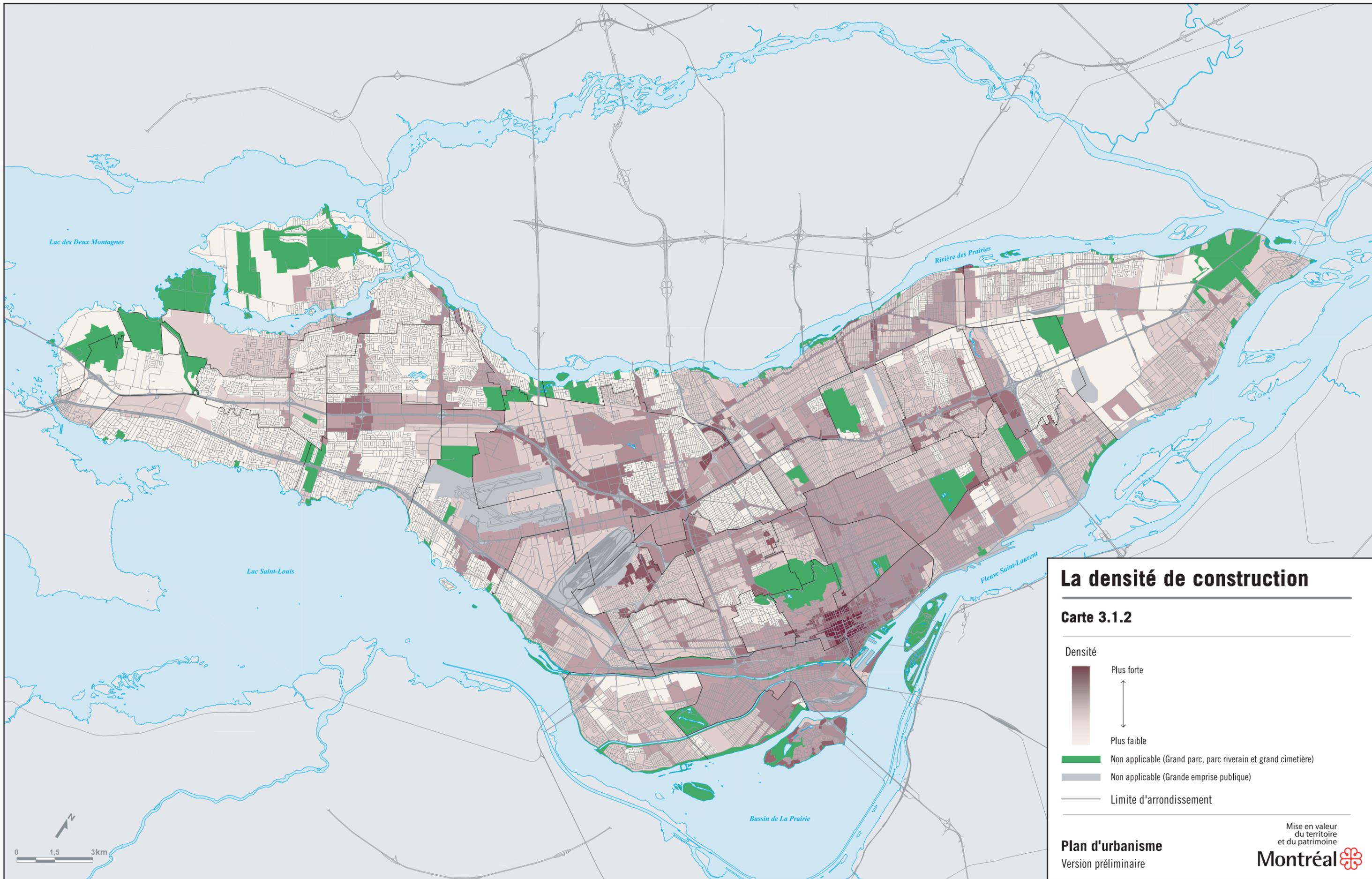
Secteur 09-08 :
bâti de un à trois étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-09 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Orientation des secteurs

Maintenir le caractère des secteurs

La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :



La densité de construction

Carte 3.1.2

Densité

Plus forte
 Plus faible

Non applicable (Grand parc, parc riverain et grand cimetière)
 Non applicable (Grande emprise publique)

— Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes

3.2

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme requerra plusieurs interventions sur le territoire montréalais. Afin d'arrimer ces interventions avec ses moyens financiers, la Ville met en place une stratégie municipale d'investissements portant à la fois sur les immobilisations et les programmes.

Dans l'esprit du développement durable qui sous-tend l'ensemble du Plan d'urbanisme, les priorités d'action seront déterminées en fonction de deux critères :

- la pérennité des infrastructures existantes;
- la consolidation du tissu urbain et l'accroissement conséquent de l'assiette fiscale.

3.2.1

les projets d'immobilisations et l'arrimage aux outils financiers municipaux

Le chapitre 2 présente l'ensemble des projets d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme. Certains relèvent de la compétence exclusive de la Ville de Montréal, comme ceux de voirie urbaine ou d'aménagement de parcs. D'autres relèvent des compétences exclusives du gouvernement du Québec, telles les infrastructures de transport collectif ou autoroutières. D'autres infrastructures – l'Aéroport, le port et l'autoroute Bonaventure – sont sous la responsabilité du gouvernement du Canada. Pour certains des projets d'immobilisations annoncés par le Plan d'urbanisme, une participation financière conjointe de la Ville et des gouvernements du Québec et du Canada est également requise.

La Ville entend assurer un arrimage entre les projets d'immobilisations municipales prévus par le Plan d'urbanisme et l'élaboration annuelle du Programme triennal d'immobilisations.

Parmi les projets d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme, signalons l'importance des **infrastructures de transport**. Le Plan d'urbanisme prend résolument position en faveur du transport collectif et appuie l'utilisation optimale des réseaux de transport existants. Plusieurs des projets d'immobilisations en matière de transport relèvent de la compétence du gouvernement du Québec. La Ville de Montréal entend collaborer avec le gouvernement du Québec à la définition des priorités, en fonction des orientations gouvernementales et du Plan d'urbanisme.

LE PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS (PTI)

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) détermine les investissements municipaux relatifs, notamment, aux infrastructures routières ou souterraines (égout et aqueduc), aux parcs et aux espaces verts ainsi qu'aux immeubles municipaux. Le PTI prévoit une répartition des sommes sur une période de trois ans, mais est révisé annuellement et adopté par le conseil municipal en fin d'année civile.



- n À titre d'exemple, en matière de **transport collectif**, rappelons les investissements nécessaires pour remplacer les équipements fixes et les voitures du réseau du métro et pour renouveler la flotte d'autobus de la Société de transport de Montréal. De même, les prolongements des lignes 2 et 5 du métro, respectivement jusqu'à la gare Bois-Franc et l'arrondissement d'Anjou, apparaissent très structurants quant à l'organisation spatiale et à l'intensification des activités urbaines, tout en permettant d'accroître l'utilisation du transport collectif.
- n En ce qui concerne le **réseau routier**, les projets annoncés par le Plan visent principalement à consolider les secteurs d'emplois et les secteurs résidentiels existants, tout en assurant des liens routiers efficaces pour la mobilité des personnes et des marchandises. Certains de ces projets méritent d'être signalés, comme la modernisation de la rue Notre-Dame Est, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption, afin de mieux desservir le port et les secteurs industriels de l'est de Montréal tout en permettant de revitaliser les abords de cette voie majeure. De même, les nouveaux liens à créer dans l'axe du boulevard Cavendish, dans le secteur de l'Hippodrome et de la Cité scientifique, permettraient de désenclaver ces secteurs tout en assurant un lien efficace, inexistant pour l'instant, dans cette partie du centre de l'Île. D'autre part, les nouveaux liens à créer dans l'ouest de l'Île visent essentiellement à désenclaver des secteurs d'emplois et à mieux relier les secteurs résidentiels aux principales infrastructures de transport; il s'agit principalement du prolongement du boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan et de l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 (entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40).
- n Les projets d'**infrastructures autoroutières** jouent aussi un rôle structurant dans la consolidation de l'accès aux principaux secteurs d'emplois. C'est notamment le cas de l'autoroute Métropolitaine, dont la réfection et l'optimisation sont essentielles au développement économique de Montréal. Par ailleurs, les projets de réaménagement de l'échangeur Dorval et le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain permettront de requalifier ces lieux et de rehausser l'image de deux entrées de ville.

Finalement, d'autres projets d'immobilisations structurants visent à améliorer l'environnement urbain et la qualité de vie des Montréalais, notamment **la protection et la mise en valeur des dix écoterritoires**. Ces projets visent à assurer la préservation et la mise en valeur des milieux naturels existant encore sur le territoire montréalais, très largement urbanisé. L'approche préconisée s'appuie sur une intégration des éléments naturels dans les projets urbains à construire, en concertation avec différents partenaires.

3.2.2

les programmes municipaux

Les municipalités ont le pouvoir d'offrir, en vertu de programmes municipaux, une assistance financière afin de mettre en œuvre des orientations et des politiques d'aménagement en matière de développement économique ou social, d'habitation, d'environnement, etc. Les programmes municipaux existants concernent principalement le domaine de l'habitation; plusieurs sont le fruit d'une collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada (voir section 2.1).

Afin d'atteindre certains objectifs du Plan, de nouveaux programmes sont à prévoir en complément des programmes en place. Leur application sera modulée en fonction des caractéristiques propres de chacun des arrondissements, qui pourront aussi choisir d'en créer en fonction de leurs besoins spécifiques. Il va sans dire que ces programmes devront entraîner, à terme, des retombées fiscales supérieures à l'aide consentie, dans la mesure où ils permettront d'accroître l'assiette fiscale de la Ville.

Le chapitre 2 présente l'ensemble des nouveaux programmes préconisés. Rappelons, à titre d'exemple, le programme d'aide financière favorisant l'intensification des activités urbaines aux abords de certaines stations de métro et de certaines gares (objectifs 2, 3, 8 et 9). Ce programme traduit la volonté de la Ville de soutenir une urbanisation qui favorise l'utilisation du transport collectif, autant dans les secteurs résidentiels que les secteurs d'emplois. Ce type d'aide aura également, il va sans dire, des retombées fiscales supérieures à l'aide consentie.

Rappelons aussi l'importance du programme proposé visant la réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles ou d'emplois (objectifs 2, 8, 9 et 19). Comme le souligne le parti d'aménagement, au chapitre 1, l'un des défis importants à relever en matière d'aménagement et de consolidation du territoire consiste à soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même. La Ville prévoit des changements radicaux, autant en ce qui concerne les activités que la forme urbaines, pour ces secteurs à transformer. Plusieurs d'entre eux risquent de présenter un certain niveau de contamination. De façon prioritaire, les sommes éventuellement disponibles pour la réhabilitation de sites contaminés devraient être attribuées à ces secteurs à transformer ainsi qu'aux sites visés par l'intensification des activités urbaines aux abords des stations de métro et des gares.





Les partenaires de la mise en œuvre

3.3

LES ACCORDS DE DÉVELOPPEMENT

La Ville soutient le développement des grandes institutions sur son territoire (voir objectif 10). Leur croissance, éminemment souhaitable, représente souvent un défi d'intégration au milieu environnant. Les institutions occupent souvent des immeubles de grand gabarit et génèrent de nombreux déplacements. Plusieurs d'entre elles s'inscrivent au sein d'ensembles patrimoniaux bâtis et naturels de grande valeur.

Pour répondre aux besoins d'expansion des institutions, la Ville préconise une démarche de planification concertée avec les institutions menant à des accords de développement.

À la lumière des projets d'expansion exposés dans le plan directeur de développement d'une institution donnée, les parties entreprennent une discussion visant à cerner les enjeux de développement immobilier de cette institution ainsi que les moyens destinés à les prendre en charge. Deux types de moyens sont généralement utilisés : les outils réglementaires (règlement de zonage, règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, procédure de projet particulier) et, le cas échéant, une entente de développement portant sur les aspects non réglementaires mis au jour lors des discussions (principes et orientations de développement, études, projets conjoints, engagements divers, etc.).

Le succès du Sommet de Montréal, en juin 2002, a été le fruit d'une collaboration soutenue des multiples partenaires de la Ville de Montréal. Dans la poursuite des engagements pris alors, la Ville compte assurer le leadership de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme, en collaboration étroite avec divers partenaires publics, privés et associatifs, et avec la participation de l'ensemble des citoyens.

Les partenaires publics et parapublics

Les gouvernements et leurs agences sont des acteurs importants du développement urbain et immobilier. Ils sont responsables, entre autres, de projets majeurs d'infrastructures et d'équipements, comme les prolongements du métro, les hôpitaux, les équipements culturels, le port, l'Aéroport, etc.

La Ville compte poursuivre la collaboration depuis longtemps établie avec le gouvernement du Québec dans la réalisation de projets d'immobilisations et dans la mise en œuvre de programmes. Il en sera de même avec le gouvernement du Canada dans les projets d'immobilisations relevant de sa compétence exclusive.

Plusieurs partenariats publics pourront aussi être mis de l'avant afin de mener à bien les projets soutenus par le Plan d'urbanisme. À titre d'exemples, les projets d'aménagement du Quartier international de Montréal et de réouverture du canal de Lachine témoignent d'une démarche réussie.

La Ville collaborera aussi avec d'autres partenaires publics, comme l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour la réalisation des projets de transport collectif. Il en sera de même avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour l'élaboration et la mise en œuvre du Schéma métropolitain d'aménagement et de développement et du Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles.

Les institutions d'enseignement et de santé, notamment les universités et les hôpitaux, comptent également parmi les partenaires de la Ville. Entre autres choses, des accords de développement ont déjà été établis entre la Ville et certaines de ces institutions quant à leur développement immobilier. Une entente a également été conclue avec les universités afin de permettre à la Ville de bénéficier de leur expertise et de leur capacité d'innovation en matière d'architecture, d'urbanisme, d'architecture du paysage et d'aménagement en général.

Le secteur privé

Les sociétés et les promoteurs immobiliers, les entrepreneurs en construction et les autres acteurs du secteur privé jouent un rôle déterminant dans l'aménagement de la ville et dans la mise en œuvre du Plan. Ils participent à la création de nouveaux secteurs de la ville ou à la réhabilitation de secteurs existants et font souvent preuve d'innovation, répondant ainsi aux besoins des différentes clientèles.

Qu'ils soient lancés à l'instigation de la Ville ou du secteur privé, les projets de réhabilitation ou de construction sont souvent le fruit d'une action concertée. Les acteurs du secteur privé sont aussi appelés à participer à la mise en œuvre de programmes municipaux, en matière d'habitation ou de développement économique, par exemple.

Les associations et groupes communautaires

La vie associative de Montréal est l'une des plus effervescentes, que ce soit dans les domaines de l'économie, de l'habitation, du patrimoine, de l'environnement, de la culture ou du développement social. En participant à l'élaboration des politiques sectorielles ou à la mise en œuvre de programmes, les associations et groupes communautaires représentent une force vive dans la construction de Montréal.

Déjà, au cours des dernières années, la Ville a pu bénéficier de la collaboration d'organismes comme les corporations de développement économique et communautaire, les sociétés de développement commercial, les tables de concertation en aménagement, les groupes environnementaux ou ceux dédiés au logement social et communautaire, pour n'en citer que quelques-uns. La Ville compte maintenir des relations privilégiées de partenariat avec l'ensemble du milieu associatif de Montréal.



**LES PRINCIPES DE PARTICIPATION PUBLIQUE
À MONTRÉAL :**

- le droit des citoyens d'être informés, consultés, et d'influencer les décisions qui ont un impact sur leur milieu de vie;
- l'efficacité et l'efficience de la participation permettant de prendre des décisions justes et opportunes;
- la transparence des règles du jeu et l'équité envers tous les acteurs du système;
- l'imputabilité des acteurs : élus, gestionnaires, promoteurs, militants;
- l'application des règles de l'art et d'éthique usuelles en matière de participation publique.

La participation publique

Selon les principes du développement durable, les citoyens doivent être informés et pouvoir influencer les décisions en matière d'aménagement et d'urbanisme.

La Charte de la Ville de Montréal désigne l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en tant qu'organisme responsable de la consultation publique concernant le Plan d'urbanisme. La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) exige aussi une séance d'information et de discussion publique, menée par le conseil d'arrondissement, sur certaines modifications du Plan d'urbanisme et sur celles des règlements de zonage, avec la possibilité pour les citoyens, dans ce dernier cas, d'exiger la procédure référendaire.

En plus de ceux qui s'appliquent déjà, la Ville de Montréal soutient la mise en place d'autres mécanismes dans le but de diversifier et d'améliorer la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme. Ils pourront s'inscrire en amont des projets, alors que toutes les options sont encore étudiées. Différentes formes de participation pourront être utilisées selon les objets et l'ampleur des projets. En plus du processus de l'audience publique, la Ville entend explorer des procédures axées sur la médiation ou la recherche de consensus, l'information, la concertation, la collaboration ou la résolution de conflits. Ces diverses méthodes s'appuieront sur des principes de participation publique reconnus.

Des exemples de partenariat

Plusieurs projets soutenus par la Ville nécessiteront une collaboration constante de multiples acteurs publics, privés et communautaires. Le succès de certaines expériences de partenariat, au cours des dernières années, permet de miser sur différentes formules, adaptées aux projets et aux intervenants en cause.

La requalification du Quartier international de Montréal (QIM) a donné lieu à la création d'un organisme à but non lucratif réunissant le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, la Caisse de dépôt et placement du Québec, la Ville de Montréal et les propriétaires privés du Quartier international. La réussite de cette démarche peut servir d'exemple et de référence pour plusieurs projets d'envergure. Elle a mené notamment au projet d'agrandissement du Palais des congrès, à la construction du bureau d'affaires de la Caisse de dépôt et placement, à l'aménagement de lieux publics prestigieux (square Victoria, place Jean-Paul Riopelle) et à la requalification de grandes artères (University, Saint-Antoine, Viger et McGill).

LA CHARTE MONTRÉLAISE DES DROITS ET RESPONSABILITÉS

Une proposition de Charte montréalaise des droits et responsabilités a été rendue publique le 10 décembre 2003, à l'occasion du 55^e anniversaire de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Cette proposition est le fruit de réflexions amorcées au Sommet de Montréal. Le projet de charte, soumis à un processus de consultation publique au début de l'année 2004, désigne une protectrice du citoyen et de la citoyenne pour veiller à son application.

Entre autres choses, la Ville s'engage à promouvoir la participation publique et à garantir le caractère crédible, transparent et efficace des consultations publiques (art. 13), à prendre des mesures en ce qui concerne la salubrité des logements (art. 15), à sauvegarder et protéger le patrimoine architectural et naturel (art.17) et à promouvoir le développement durable (art. 19).

LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

La Société du Havre de Montréal, créée en 2003, planifie l'aménagement du territoire situé en bordure du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Jacques-Cartier. La complexité des enjeux et la multitude des intervenants ont conduit à la création de cette société ad hoc, qui réunit les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés, afin d'adopter une vision commune de l'avenir du secteur. La Société du Havre de Montréal élabore un plan de développement et d'aménagement, une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Elle réunit des représentants des gouvernements du Canada et du Québec, de la Ville de Montréal, de la Société du port de Montréal, de la Société du Vieux-Port de Montréal, du Canadien National, de Via Rail et de plusieurs propriétaires privés.

De même, l'exercice en cours dirigé par la Société du Havre de Montréal (SHM), où participent les gouvernements du Canada et du Québec, la Société du port de Montréal, la Société du Vieux-Port, le Canadien National, la Ville de Montréal et plusieurs propriétaires privés, démontre la pertinence de réunir l'ensemble des acteurs dans des projets urbains. La Société du Havre joue un rôle stratégique dans la réhabilitation et la mise en valeur de ce secteur névralgique pour le développement de Montréal.

Citons également le projet du Quartier des spectacles, dans le Centre de Montréal, qui réunit le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal, les principaux intervenants du milieu des arts et de la scène établis dans ce secteur, ainsi que les principaux propriétaires immobiliers. Ce projet encadrera entre autres la réalisation d'équipements culturels et le réaménagement de lieux publics, comme ceux dans l'axe des rues De Bleury et Jeanne-Mance.

D'autres projets en préparation ou issus éventuellement de la planification détaillée prévues au chapitre 4 nécessiteront une collaboration constante de plusieurs acteurs. Signalons entre autres l'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier, des boulevards Shevchenko et Bishop-Power, du complexe environnemental de Saint-Michel, de la pointe nord de l'île des Sœurs et de la rue Sherbrooke Est.



3

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme se fera par des mesures d'ordre réglementaire, par des investissements publics, souvent réalisés conjointement avec le gouvernement du Québec ou celui du Canada, et grâce à divers partenaires. Par ailleurs, la Ville déposera chaque année, pour étude publique par une commission du conseil municipal, un bilan de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Ce chapitre comprend trois sections portant sur :

- les paramètres réglementaires auxquels se conformera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements, notamment quant à l'affectation du sol et aux limites de densité de construction;
- la stratégie municipale d'investissements relative aux immobilisations et aux programmes;
- les partenaires de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'URBANISME

La mise en œuvre du Plan fera l'objet d'un suivi systématique et transparent. La Ville entend aussi assurer la cohérence entre le Plan d'urbanisme et les outils financiers de la Ville, notamment le budget et le programme triennal d'immobilisations.

La Ville prévoit qu'un bilan annuel sera déposé chaque printemps pour étude publique par une commission du conseil municipal, laquelle fera rapport au plus tard en juin, à temps pour contribuer au processus décisionnel relatif aux choix budgétaires annuels. Les recommandations de la commission du conseil municipal porteront, entre autres, sur les priorités de mise en œuvre du Plan, notamment quant aux immobilisations et aux programmes, de même que sur les éléments du Plan qui requerraient une modification. De même, le bilan annuel préparera la révision quinquennale du Plan d'urbanisme, assurant aussi sa mise à jour régulière selon l'évolution des tendances socio-économiques et la réalisation des projets urbains et immobiliers.

Le bilan annuel du Plan d'urbanisme, élaboré de concert par les arrondissements et les services municipaux concernés, portera notamment sur les éléments suivants :

a) la mise en œuvre :

- le niveau d'atteinte des objectifs du Plan d'urbanisme;
- l'adoption des règlements de concordance par les arrondissements;
- la mise en œuvre des immobilisations annoncées par le Plan et les attentes de la Ville à cet égard auprès des gouvernements du Québec et du Canada;
- la mise en place des programmes prévus et les résultats atteints;
- la mise en œuvre des politiques sectorielles et leur relation avec le Plan d'urbanisme;
- la mise en œuvre des projets élaborés en partenariat;

b) la planification subséquente et l'évolution du Plan d'urbanisme :

- l'avancement de l'élaboration de la planification détaillée;
- la synthèse des modifications apportées au Plan d'urbanisme au cours de l'année précédente;
- l'évolution des tendances socio-économiques et leur relation avec les orientations et les objectifs du Plan.

Les paramètres réglementaires

3.1

Les paramètres d'affectation du sol et de densité de construction ainsi que les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

D'autres règlements d'urbanisme confèrent un pouvoir discrétionnaire permettant d'adapter l'insertion de projets en tenant compte du caractère du milieu ou d'un contexte particulier. Il s'agit des règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), sur les usages conditionnels et sur les projets particuliers. Ils permettent une gestion plus adaptée de l'aménagement du territoire dans le respect du Plan d'urbanisme.

S'éloignant d'une approche strictement normative, le mode d'encadrement réglementaire retenu par le Plan d'urbanisme ne nécessite pas une révision majeure des règlements de zonage des arrondissements. Le territoire de la ville étant largement construit, le Plan prescrit des paramètres d'affectation du sol et de densité de construction relativement larges pour les secteurs établis dont on souhaite préserver le caractère.

L'application des paramètres réglementaires est plus précise et découpée dans les portions du territoire appelées à se construire ou à se transformer ainsi que dans les secteurs où le Plan vise une intensification des activités. Des règlements de concordance adoptés par les arrondissements dans la foulée du Plan d'urbanisme assureront la traduction de ces paramètres dans la réglementation d'urbanisme.

Les choix d'affectation du sol et de densité de construction s'appuient sur le parti d'aménagement et sur les principes qui en découlent, notamment :

- n préserver le bâti et les fonctions des secteurs établis et traduire les volontés de changement du Plan pour les secteurs à construire ou à transformer;
- n préserver l'échelle humaine de la ville en veillant à ce que les interventions sur le cadre bâti tiennent compte du caractère général du voisinage;
- n confirmer la forte densité d'occupation du sol et soutenir la diversité des activités dans le Centre des affaires;
- n intensifier le développement autour de certaines stations de métro et gares de train de banlieue en vue de favoriser une utilisation accrue du transport collectif;
- n assurer une densité de construction adéquate sur les sites à construire à des fins résidentielles dans les secteurs propices à l'intensification de l'habitation;
- n favoriser une utilisation plus intensive du sol dans les secteurs d'emplois en soutenant une intensification et une diversification des activités d'emplois.

Par ailleurs, le document complémentaire au Plan d'urbanisme, présenté à la partie III, assure le respect de la cohérence du développement de la ville en identifiant les orientations et les paramètres du Plan qui ne pourront être modifiés sans une prise en compte à l'échelle pan-montréalaise.

3.1.1

l'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, la carte 3.1.1 exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Des extraits de cette carte, pour chacun des arrondissements, sont présentés à la partie II du Plan d'urbanisme.

Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusive, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précisera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements.

Cette approche, davantage argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville. De même, cette approche plus inclusive évite l'adoption de nombreux règlements de concordance modifiant les règlements de zonage, sauf là où le Plan prévoit une nouvelle vision du développement urbain.

Le prochain tableau 3.1.1 présente et définit les huit catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les quatre autres, essentiellement à caractère exclusif, s'appliquent à des aires réservées à des activités particulières.

LA COHÉRENCE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AUX LIMITES DES ARRONDISSEMENTS

La Ville de Montréal souhaite faire adapter la législation québécoise de manière à ce qu'une modification d'un règlement d'urbanisme visant un secteur adjacent aux limites de l'arrondissement voisin soit régie par une procédure particulière de consultation publique.

Ce besoin de moduler la procédure répond à deux préoccupations. Premièrement, il s'agit d'assurer la consultation de l'ensemble des citoyens éventuellement concernés, même si la modification de zonage s'applique dans un secteur localisé de l'autre côté de la limite d'arrondissement. Dans une perspective de cohérence de l'aménagement du territoire, cette adaptation de la procédure vise aussi la prise en compte des impacts urbanistiques et architecturaux pouvant être générés au-delà des limites d'un arrondissement, par exemple de part et d'autre d'une rue commerçante ou encore dans la continuité d'un secteur industriel.

L'application d'une telle mesure sous-tend également une approche de gestion du développement privilégiant l'équilibre, la complémentarité et la collaboration entre les arrondissements.

tableau

3.1.1

Catégories
d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial, notamment les rues commerçantes, et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>La réglementation déterminera les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assurera, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie de plancher, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation pourra reconnaître, ponctuellement, certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du plan d'urbanisme.</p>
<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Immeubles à bureaux ▫ Immeubles comportant de l'industrie légère ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définira les zones et déterminera les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Immeubles industriels ▫ Immeubles à bureaux ▫ Immeubles commerciaux ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assurera la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4).</p> <p>La réglementation définira les zones et déterminera les types d'usages autorisés selon la nature des milieux.</p>
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Agriculture et activités industrielles complémentaires ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	

Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, etc.) n Commerces et logements complémentaires 	
<p>Grand parc, parc riverain et grand cimetière Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive, ainsi qu'aux grands cimetières</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Parcs métropolitains et grands parcs urbains n Parcs-nature n Réserves naturelles n Berges et îles publiques n Grands cimetières n Golfs n Commerces et installations complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs n Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires n Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Poste de transformation électrique, usine de traitement des eaux, usine d'épuration, cour de voirie, etc. 	

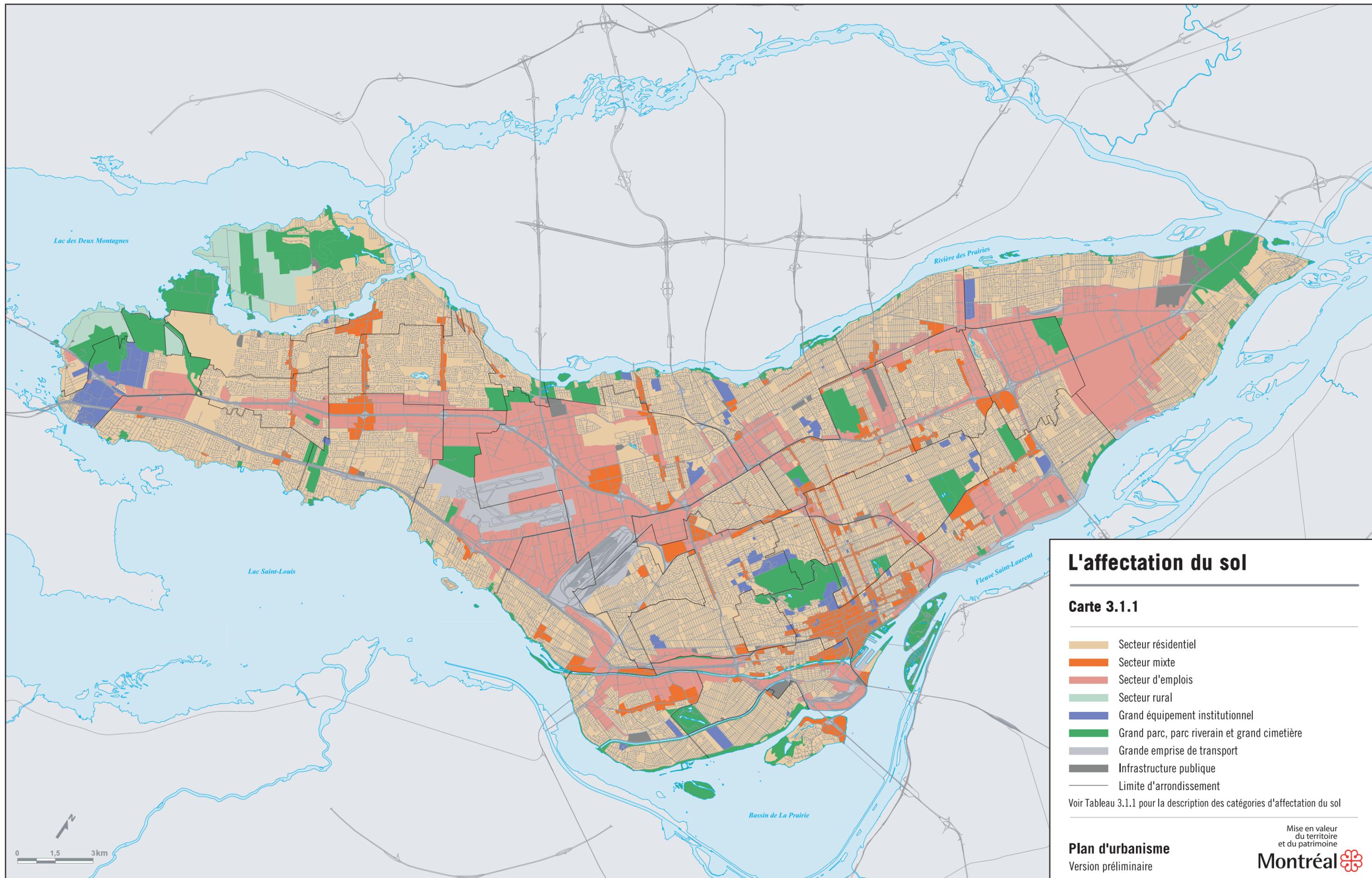
Notes générales :

La partie II du Plan inclut une carte par arrondissement qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Les parcs, les cimetières et les infrastructures publiques sont autorisés dans toutes les catégories.

La conversion d'un lieu de culte à des fins autres que d'équipements collectifs, communautaires ou culturels requiert une modification du Plan d'urbanisme si le bâtiment est situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou s'il est identifié sur les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural présentées dans la partie II du Plan d'urbanisme.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales.



L'affectation du sol

Carte 3.1.1

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Grand parc, parc riverain et grand cimetière
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

3.1.2

la densité de construction

LES « ZONING BONUSSES »

Dans le cadre de la révision de la réglementation, la possibilité de mettre en place des « zoning bonuses » sera étudiée. Cette approche permettrait, dans un cadre strict à établir, d'autoriser des projets qui dérogent à certaines exigences réglementaires dans la mesure où ils permettraient en échange une amélioration générale du cadre urbain environnant. L'amélioration pourrait toucher l'aménagement d'un lieu public, l'amélioration des accès au transport collectif, la mise en place d'œuvres d'art public, la plantation d'arbres, etc. Les modalités d'encadrement précises de cette nouvelle mesure restent à définir dans le respect des paramètres du Plan d'urbanisme.



Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire.

L'approche retenue en matière de densité préconise avant tout la flexibilité d'application, assurant aux arrondissements la marge de manœuvre nécessaire à une gestion quotidienne efficace et à un encadrement adéquat des projets de développement.

Pour chacun des secteurs à construire ou à transformer, les paramètres énoncés traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité. Dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

La carte 3.1.2 exprime la densité de construction pour l'ensemble de la ville selon une échelle de dix-sept couleurs qui intègrent les différents paramètres de densité.

Les vingt-sept extraits de la carte de la densité de construction, inclus à la partie II du Plan, sont accompagnés de descriptifs qui énoncent les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Complétés, le cas échéant, par des annotations, ces paramètres décrivent le caractère général d'un secteur, actuel ou souhaité, en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

- le nombre d'étages hors sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments.

De plus, dans tous les secteurs à transformer ou à construire et dans certains secteurs établis, le coefficient d'occupation du sol est également précisé dans le descriptif. Équivalant au rapport entre la superficie de plancher totale et l'aire totale d'un terrain, le coefficient d'occupation du sol s'applique propriété par propriété. Les stationnements en sous-sol ou en demi-sous-sol sont exclus du calcul, de même que les commerces sur rue dans les secteurs où la continuité commerciale est exigée par la réglementation.

Dans le respect de la cohérence et du caractère d'ensemble des milieux, certaines constructions présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme et dont les caractéristiques ne concordent pas avec les paramètres énoncés à la carte de la densité de construction peuvent, si l'arrondissement le souhaite, être reconnus et confirmés dans la réglementation de zonage.

Extrait de la carte de la densité de construction

La section II du Plan d'urbanisme présente, pour chacun des arrondissements, un extrait de la carte 3.1.2. Cet extrait illustre le découpage des secteurs de densité et réfère aux paramètres présentés dans la fiche descriptive qui l'accompagne.



Plan d'urbanisme de Montréal 16 mars 2004

Partie II Densité de construction

Montréal

09 Arrondissement de Lachine

Secteurs à transformer ou à construire

Secteur 09-T1 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 1,0;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T3 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen;
C.O.S. minimal : 0,7;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T4 :
bâti de deux à quatre étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 0,5;
C.O.S. maximal : 3,0.

Secteurs établis

Secteur 09-01 :
bâti de un ou deux étages hors-sol;
implantation au sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 09-02 :
bâti de un ou deux étages hors-sol;
implantation jumelée;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-03 :
bâti de deux à cinq étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-04 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
implantation au sol moyen.

Secteur 09-05 :
bâti de un à trois étages hors-sol;
implantation isolée ou contiguë;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-06 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
implantation isolée;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

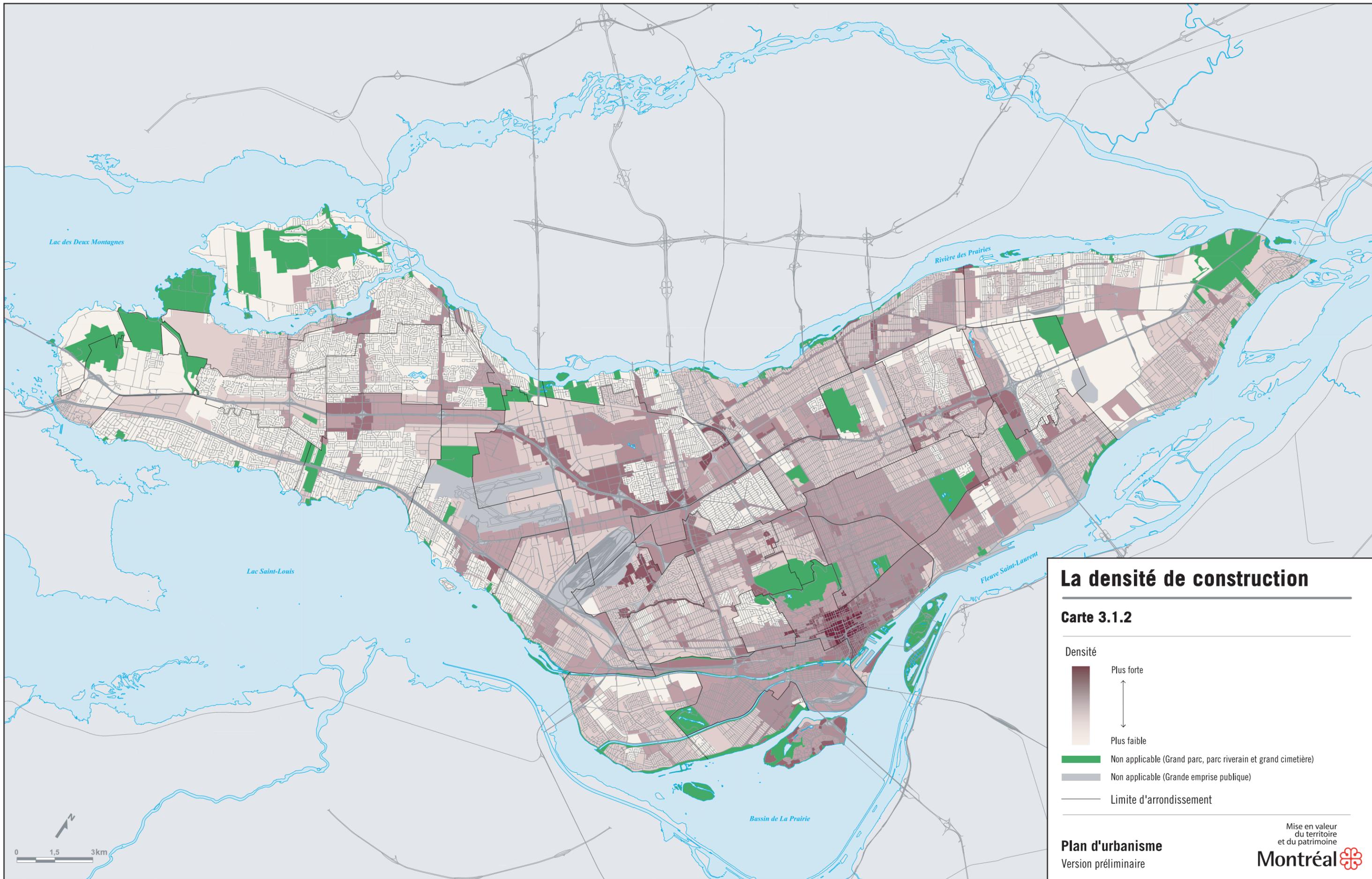
Secteur 09-07 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-08 :
bâti de un à trois étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 09-09 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Orientation
Maintenir le caractère des secteurs
La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :

Montréal



La densité de construction

Carte 3.1.2

Densité

Plus forte
 Plus faible

Non applicable (Grand parc, parc riverain et grand cimetière)
 Non applicable (Grande emprise publique)

— Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes

3.2

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme requerra plusieurs interventions sur le territoire montréalais. Afin d'arrimer ces interventions avec ses moyens financiers, la Ville met en place une stratégie municipale d'investissements portant à la fois sur les immobilisations et les programmes.

Dans l'esprit du développement durable qui sous-tend l'ensemble du Plan d'urbanisme, les priorités d'action seront déterminées en fonction de deux critères :

- la pérennité des infrastructures existantes;
- la consolidation du tissu urbain et l'accroissement conséquent de l'assiette fiscale.

3.2.1

les projets d'immobilisations et l'arrimage aux outils financiers municipaux

Le chapitre 2 présente l'ensemble des projets d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme. Certains relèvent de la compétence exclusive de la Ville de Montréal, comme ceux de voirie urbaine ou d'aménagement de parcs. D'autres relèvent des compétences exclusives du gouvernement du Québec, telles les infrastructures de transport collectif ou autoroutières. D'autres infrastructures – l'Aéroport, le port et l'autoroute Bonaventure – sont sous la responsabilité du gouvernement du Canada. Pour certains des projets d'immobilisations annoncés par le Plan d'urbanisme, une participation financière conjointe de la Ville et des gouvernements du Québec et du Canada est également requise.

La Ville entend assurer un arrimage entre les projets d'immobilisations municipales prévus par le Plan d'urbanisme et l'élaboration annuelle du Programme triennal d'immobilisations.

Parmi les projets d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme, signalons l'importance des **infrastructures de transport**. Le Plan d'urbanisme prend résolument position en faveur du transport collectif et appuie l'utilisation optimale des réseaux de transport existants. Plusieurs des projets d'immobilisations en matière de transport relèvent de la compétence du gouvernement du Québec. La Ville de Montréal entend collaborer avec le gouvernement du Québec à la définition des priorités, en fonction des orientations gouvernementales et du Plan d'urbanisme.

LE PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS (PTI)

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) détermine les investissements municipaux relatifs, notamment, aux infrastructures routières ou souterraines (égout et aqueduc), aux parcs et aux espaces verts ainsi qu'aux immeubles municipaux. Le PTI prévoit une répartition des sommes sur une période de trois ans, mais est révisé annuellement et adopté par le conseil municipal en fin d'année civile.



- n À titre d'exemple, en matière de **transport collectif**, rappelons les investissements nécessaires pour remplacer les équipements fixes et les voitures du réseau du métro et pour renouveler la flotte d'autobus de la Société de transport de Montréal. De même, les prolongements des lignes 2 et 5 du métro, respectivement jusqu'à la gare Bois-Franc et l'arrondissement d'Anjou, apparaissent très structurants quant à l'organisation spatiale et à l'intensification des activités urbaines, tout en permettant d'accroître l'utilisation du transport collectif.
- n En ce qui concerne le **réseau routier**, les projets annoncés par le Plan visent principalement à consolider les secteurs d'emplois et les secteurs résidentiels existants, tout en assurant des liens routiers efficaces pour la mobilité des personnes et des marchandises. Certains de ces projets méritent d'être signalés, comme la modernisation de la rue Notre-Dame Est, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption, afin de mieux desservir le port et les secteurs industriels de l'est de Montréal tout en permettant de revitaliser les abords de cette voie majeure. De même, les nouveaux liens à créer dans l'axe du boulevard Cavendish, dans le secteur de l'Hippodrome et de la Cité scientifique, permettraient de désenclaver ces secteurs tout en assurant un lien efficace, inexistant pour l'instant, dans cette partie du centre de l'Île. D'autre part, les nouveaux liens à créer dans l'ouest de l'Île visent essentiellement à désenclaver des secteurs d'emplois et à mieux relier les secteurs résidentiels aux principales infrastructures de transport; il s'agit principalement du prolongement du boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan et de l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 (entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40).
- n Les projets d'**infrastructures autoroutières** jouent aussi un rôle structurant dans la consolidation de l'accès aux principaux secteurs d'emplois. C'est notamment le cas de l'autoroute Métropolitaine, dont la réfection et l'optimisation sont essentielles au développement économique de Montréal. Par ailleurs, les projets de réaménagement de l'échangeur Dorval et le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain permettront de requalifier ces lieux et de rehausser l'image de deux entrées de ville.

Finalement, d'autres projets d'immobilisations structurants visent à améliorer l'environnement urbain et la qualité de vie des Montréalais, notamment **la protection et la mise en valeur des dix écoterritoires**. Ces projets visent à assurer la préservation et la mise en valeur des milieux naturels existant encore sur le territoire montréalais, très largement urbanisé. L'approche préconisée s'appuie sur une intégration des éléments naturels dans les projets urbains à construire, en concertation avec différents partenaires.

3.2.2

les programmes municipaux

Les municipalités ont le pouvoir d'offrir, en vertu de programmes municipaux, une assistance financière afin de mettre en œuvre des orientations et des politiques d'aménagement en matière de développement économique ou social, d'habitation, d'environnement, etc. Les programmes municipaux existants concernent principalement le domaine de l'habitation; plusieurs sont le fruit d'une collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada (voir section 2.1).

Afin d'atteindre certains objectifs du Plan, de nouveaux programmes sont à prévoir en complément des programmes en place. Leur application sera modulée en fonction des caractéristiques propres de chacun des arrondissements, qui pourront aussi choisir d'en créer en fonction de leurs besoins spécifiques. Il va sans dire que ces programmes devront entraîner, à terme, des retombées fiscales supérieures à l'aide consentie, dans la mesure où ils permettront d'accroître l'assiette fiscale de la Ville.

Le chapitre 2 présente l'ensemble des nouveaux programmes préconisés. Rappelons, à titre d'exemple, le programme d'aide financière favorisant l'intensification des activités urbaines aux abords de certaines stations de métro et de certaines gares (objectifs 2, 3, 8 et 9). Ce programme traduit la volonté de la Ville de soutenir une urbanisation qui favorise l'utilisation du transport collectif, autant dans les secteurs résidentiels que les secteurs d'emplois. Ce type d'aide aura également, il va sans dire, des retombées fiscales supérieures à l'aide consentie.

Rappelons aussi l'importance du programme proposé visant la réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles ou d'emplois (objectifs 2, 8, 9 et 19). Comme le souligne le parti d'aménagement, au chapitre 1, l'un des défis importants à relever en matière d'aménagement et de consolidation du territoire consiste à soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même. La Ville prévoit des changements radicaux, autant en ce qui concerne les activités que la forme urbaines, pour ces secteurs à transformer. Plusieurs d'entre eux risquent de présenter un certain niveau de contamination. De façon prioritaire, les sommes éventuellement disponibles pour la réhabilitation de sites contaminés devraient être attribuées à ces secteurs à transformer ainsi qu'aux sites visés par l'intensification des activités urbaines aux abords des stations de métro et des gares.





Les partenaires de la mise en œuvre

3.3

LES ACCORDS DE DÉVELOPPEMENT

La Ville soutient le développement des grandes institutions sur son territoire (voir objectif 10). Leur croissance, éminemment souhaitable, représente souvent un défi d'intégration au milieu environnant. Les institutions occupent souvent des immeubles de grand gabarit et génèrent de nombreux déplacements. Plusieurs d'entre elles s'inscrivent au sein d'ensembles patrimoniaux bâtis et naturels de grande valeur.

Pour répondre aux besoins d'expansion des institutions, la Ville préconise une démarche de planification concertée avec les institutions menant à des accords de développement.

À la lumière des projets d'expansion exposés dans le plan directeur de développement d'une institution donnée, les parties entreprennent une discussion visant à cerner les enjeux de développement immobilier de cette institution ainsi que les moyens destinés à les prendre en charge. Deux types de moyens sont généralement utilisés : les outils réglementaires (règlement de zonage, règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, procédure de projet particulier) et, le cas échéant, une entente de développement portant sur les aspects non réglementaires mis au jour lors des discussions (principes et orientations de développement, études, projets conjoints, engagements divers, etc.).

Le succès du Sommet de Montréal, en juin 2002, a été le fruit d'une collaboration soutenue des multiples partenaires de la Ville de Montréal. Dans la poursuite des engagements pris alors, la Ville compte assurer le leadership de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme, en collaboration étroite avec divers partenaires publics, privés et associatifs, et avec la participation de l'ensemble des citoyens.

Les partenaires publics et parapublics

Les gouvernements et leurs agences sont des acteurs importants du développement urbain et immobilier. Ils sont responsables, entre autres, de projets majeurs d'infrastructures et d'équipements, comme les prolongements du métro, les hôpitaux, les équipements culturels, le port, l'Aéroport, etc.

La Ville compte poursuivre la collaboration depuis longtemps établie avec le gouvernement du Québec dans la réalisation de projets d'immobilisations et dans la mise en œuvre de programmes. Il en sera de même avec le gouvernement du Canada dans les projets d'immobilisations relevant de sa compétence exclusive.

Plusieurs partenariats publics pourront aussi être mis de l'avant afin de mener à bien les projets soutenus par le Plan d'urbanisme. À titre d'exemples, les projets d'aménagement du Quartier international de Montréal et de réouverture du canal de Lachine témoignent d'une démarche réussie.

La Ville collaborera aussi avec d'autres partenaires publics, comme l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour la réalisation des projets de transport collectif. Il en sera de même avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour l'élaboration et la mise en œuvre du Schéma métropolitain d'aménagement et de développement et du Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles.

Les institutions d'enseignement et de santé, notamment les universités et les hôpitaux, comptent également parmi les partenaires de la Ville. Entre autres choses, des accords de développement ont déjà été établis entre la Ville et certaines de ces institutions quant à leur développement immobilier. Une entente a également été conclue avec les universités afin de permettre à la Ville de bénéficier de leur expertise et de leur capacité d'innovation en matière d'architecture, d'urbanisme, d'architecture du paysage et d'aménagement en général.

Le secteur privé

Les sociétés et les promoteurs immobiliers, les entrepreneurs en construction et les autres acteurs du secteur privé jouent un rôle déterminant dans l'aménagement de la ville et dans la mise en œuvre du Plan. Ils participent à la création de nouveaux secteurs de la ville ou à la réhabilitation de secteurs existants et font souvent preuve d'innovation, répondant ainsi aux besoins des différentes clientèles.

Qu'ils soient lancés à l'instigation de la Ville ou du secteur privé, les projets de réhabilitation ou de construction sont souvent le fruit d'une action concertée. Les acteurs du secteur privé sont aussi appelés à participer à la mise en œuvre de programmes municipaux, en matière d'habitation ou de développement économique, par exemple.

Les associations et groupes communautaires

La vie associative de Montréal est l'une des plus effervescentes, que ce soit dans les domaines de l'économie, de l'habitation, du patrimoine, de l'environnement, de la culture ou du développement social. En participant à l'élaboration des politiques sectorielles ou à la mise en œuvre de programmes, les associations et groupes communautaires représentent une force vive dans la construction de Montréal.

Déjà, au cours des dernières années, la Ville a pu bénéficier de la collaboration d'organismes comme les corporations de développement économique et communautaire, les sociétés de développement commercial, les tables de concertation en aménagement, les groupes environnementaux ou ceux dédiés au logement social et communautaire, pour n'en citer que quelques-uns. La Ville compte maintenir des relations privilégiées de partenariat avec l'ensemble du milieu associatif de Montréal.



**LES PRINCIPES DE PARTICIPATION PUBLIQUE
À MONTRÉAL :**

- le droit des citoyens d'être informés, consultés, et d'influencer les décisions qui ont un impact sur leur milieu de vie;
- l'efficacité et l'efficience de la participation permettant de prendre des décisions justes et opportunes;
- la transparence des règles du jeu et l'équité envers tous les acteurs du système;
- l'imputabilité des acteurs : élus, gestionnaires, promoteurs, militants;
- l'application des règles de l'art et d'éthique usuelles en matière de participation publique.

La participation publique

Selon les principes du développement durable, les citoyens doivent être informés et pouvoir influencer les décisions en matière d'aménagement et d'urbanisme.

La Charte de la Ville de Montréal désigne l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en tant qu'organisme responsable de la consultation publique concernant le Plan d'urbanisme. La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) exige aussi une séance d'information et de discussion publique, menée par le conseil d'arrondissement, sur certaines modifications du Plan d'urbanisme et sur celles des règlements de zonage, avec la possibilité pour les citoyens, dans ce dernier cas, d'exiger la procédure référendaire.

En plus de ceux qui s'appliquent déjà, la Ville de Montréal soutient la mise en place d'autres mécanismes dans le but de diversifier et d'améliorer la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme. Ils pourront s'inscrire en amont des projets, alors que toutes les options sont encore étudiées. Différentes formes de participation pourront être utilisées selon les objets et l'ampleur des projets. En plus du processus de l'audience publique, la Ville entend explorer des procédures axées sur la médiation ou la recherche de consensus, l'information, la concertation, la collaboration ou la résolution de conflits. Ces diverses méthodes s'appuieront sur des principes de participation publique reconnus.

Des exemples de partenariat

Plusieurs projets soutenus par la Ville nécessiteront une collaboration constante de multiples acteurs publics, privés et communautaires. Le succès de certaines expériences de partenariat, au cours des dernières années, permet de miser sur différentes formules, adaptées aux projets et aux intervenants en cause.

La requalification du Quartier international de Montréal (QIM) a donné lieu à la création d'un organisme à but non lucratif réunissant le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, la Caisse de dépôt et placement du Québec, la Ville de Montréal et les propriétaires privés du Quartier international. La réussite de cette démarche peut servir d'exemple et de référence pour plusieurs projets d'envergure. Elle a mené notamment au projet d'agrandissement du Palais des congrès, à la construction du bureau d'affaires de la Caisse de dépôt et placement, à l'aménagement de lieux publics prestigieux (square Victoria, place Jean-Paul Riopelle) et à la requalification de grandes artères (University, Saint-Antoine, Viger et McGill).

LA CHARTE MONTRÉLAISE DES DROITS ET RESPONSABILITÉS

Une proposition de Charte montréalaise des droits et responsabilités a été rendue publique le 10 décembre 2003, à l'occasion du 55^e anniversaire de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Cette proposition est le fruit de réflexions amorcées au Sommet de Montréal. Le projet de charte, soumis à un processus de consultation publique au début de l'année 2004, désigne une protectrice du citoyen et de la citoyenne pour veiller à son application.

Entre autres choses, la Ville s'engage à promouvoir la participation publique et à garantir le caractère crédible, transparent et efficace des consultations publiques (art. 13), à prendre des mesures en ce qui concerne la salubrité des logements (art. 15), à sauvegarder et protéger le patrimoine architectural et naturel (art.17) et à promouvoir le développement durable (art. 19).

LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

La Société du Havre de Montréal, créée en 2003, planifie l'aménagement du territoire situé en bordure du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Jacques-Cartier. La complexité des enjeux et la multitude des intervenants ont conduit à la création de cette société ad hoc, qui réunit les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés, afin d'adopter une vision commune de l'avenir du secteur. La Société du Havre de Montréal élabore un plan de développement et d'aménagement, une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Elle réunit des représentants des gouvernements du Canada et du Québec, de la Ville de Montréal, de la Société du port de Montréal, de la Société du Vieux-Port de Montréal, du Canadien National, de Via Rail et de plusieurs propriétaires privés.

De même, l'exercice en cours dirigé par la Société du Havre de Montréal (SHM), où participent les gouvernements du Canada et du Québec, la Société du port de Montréal, la Société du Vieux-Port, le Canadien National, la Ville de Montréal et plusieurs propriétaires privés, démontre la pertinence de réunir l'ensemble des acteurs dans des projets urbains. La Société du Havre joue un rôle stratégique dans la réhabilitation et la mise en valeur de ce secteur névralgique pour le développement de Montréal.

Citons également le projet du Quartier des spectacles, dans le Centre de Montréal, qui réunit le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal, les principaux intervenants du milieu des arts et de la scène établis dans ce secteur, ainsi que les principaux propriétaires immobiliers. Ce projet encadrera entre autres la réalisation d'équipements culturels et le réaménagement de lieux publics, comme ceux dans l'axe des rues De Bleury et Jeanne-Mance.

D'autres projets en préparation ou issus éventuellement de la planification détaillée prévues au chapitre 4 nécessiteront une collaboration constante de plusieurs acteurs. Signalons entre autres l'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier, des boulevards Shevchenko et Bishop-Power, du complexe environnemental de Saint-Michel, de la pointe nord de l'île des Sœurs et de la rue Sherbrooke Est.



3

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme se fera par des mesures d'ordre réglementaire, par des investissements publics, souvent réalisés conjointement avec le gouvernement du Québec ou celui du Canada, et grâce à divers partenaires. Par ailleurs, la Ville déposera chaque année, pour étude publique par une commission du conseil municipal, un bilan de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Ce chapitre comprend trois sections portant sur :

- les paramètres réglementaires auxquels se conformera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements, notamment quant à l'affectation du sol et aux limites de densité de construction;
- la stratégie municipale d'investissements relative aux immobilisations et aux programmes;
- les partenaires de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'URBANISME

La mise en œuvre du Plan fera l'objet d'un suivi systématique et transparent. La Ville entend aussi assurer la cohérence entre le Plan d'urbanisme et les outils financiers de la Ville, notamment le budget et le programme triennal d'immobilisations.

La Ville prévoit qu'un bilan annuel sera déposé chaque printemps pour étude publique par une commission du conseil municipal, laquelle fera rapport au plus tard en juin, à temps pour contribuer au processus décisionnel relatif aux choix budgétaires annuels. Les recommandations de la commission du conseil municipal porteront, entre autres, sur les priorités de mise en œuvre du Plan, notamment quant aux immobilisations et aux programmes, de même que sur les éléments du Plan qui requerraient une modification. De même, le bilan annuel préparera la révision quinquennale du Plan d'urbanisme, assurant aussi sa mise à jour régulière selon l'évolution des tendances socio-économiques et la réalisation des projets urbains et immobiliers.

Le bilan annuel du Plan d'urbanisme, élaboré de concert par les arrondissements et les services municipaux concernés, portera notamment sur les éléments suivants :

a) la mise en œuvre :

- le niveau d'atteinte des objectifs du Plan d'urbanisme;
- l'adoption des règlements de concordance par les arrondissements;
- la mise en œuvre des immobilisations annoncées par le Plan et les attentes de la Ville à cet égard auprès des gouvernements du Québec et du Canada;
- la mise en place des programmes prévus et les résultats atteints;
- la mise en œuvre des politiques sectorielles et leur relation avec le Plan d'urbanisme;
- la mise en œuvre des projets élaborés en partenariat;

b) la planification subséquente et l'évolution du Plan d'urbanisme :

- l'avancement de l'élaboration de la planification détaillée;
- la synthèse des modifications apportées au Plan d'urbanisme au cours de l'année précédente;
- l'évolution des tendances socio-économiques et leur relation avec les orientations et les objectifs du Plan.

Les paramètres réglementaires

3.1

Les paramètres d'affectation du sol et de densité de construction ainsi que les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

D'autres règlements d'urbanisme confèrent un pouvoir discrétionnaire permettant d'adapter l'insertion de projets en tenant compte du caractère du milieu ou d'un contexte particulier. Il s'agit des règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), sur les usages conditionnels et sur les projets particuliers. Ils permettent une gestion plus adaptée de l'aménagement du territoire dans le respect du Plan d'urbanisme.

S'éloignant d'une approche strictement normative, le mode d'encadrement réglementaire retenu par le Plan d'urbanisme ne nécessite pas une révision majeure des règlements de zonage des arrondissements. Le territoire de la ville étant largement construit, le Plan prescrit des paramètres d'affectation du sol et de densité de construction relativement larges pour les secteurs établis dont on souhaite préserver le caractère.

L'application des paramètres réglementaires est plus précise et découpée dans les portions du territoire appelées à se construire ou à se transformer ainsi que dans les secteurs où le Plan vise une intensification des activités. Des règlements de concordance adoptés par les arrondissements dans la foulée du Plan d'urbanisme assureront la traduction de ces paramètres dans la réglementation d'urbanisme.

Les choix d'affectation du sol et de densité de construction s'appuient sur le parti d'aménagement et sur les principes qui en découlent, notamment :

- n préserver le bâti et les fonctions des secteurs établis et traduire les volontés de changement du Plan pour les secteurs à construire ou à transformer;
- n préserver l'échelle humaine de la ville en veillant à ce que les interventions sur le cadre bâti tiennent compte du caractère général du voisinage;
- n confirmer la forte densité d'occupation du sol et soutenir la diversité des activités dans le Centre des affaires;
- n intensifier le développement autour de certaines stations de métro et gares de train de banlieue en vue de favoriser une utilisation accrue du transport collectif;
- n assurer une densité de construction adéquate sur les sites à construire à des fins résidentielles dans les secteurs propices à l'intensification de l'habitation;
- n favoriser une utilisation plus intensive du sol dans les secteurs d'emplois en soutenant une intensification et une diversification des activités d'emplois.

Par ailleurs, le document complémentaire au Plan d'urbanisme, présenté à la partie III, assure le respect de la cohérence du développement de la ville en identifiant les orientations et les paramètres du Plan qui ne pourront être modifiés sans une prise en compte à l'échelle pan-montréalaise.

3.1.1

l'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, la carte 3.1.1 exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Des extraits de cette carte, pour chacun des arrondissements, sont présentés à la partie II du Plan d'urbanisme.

Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusive, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précisera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements.

Cette approche, davantage argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville. De même, cette approche plus inclusive évite l'adoption de nombreux règlements de concordance modifiant les règlements de zonage, sauf là où le Plan prévoit une nouvelle vision du développement urbain.

Le prochain tableau 3.1.1 présente et définit les huit catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les quatre autres, essentiellement à caractère exclusif, s'appliquent à des aires réservées à des activités particulières.

LA COHÉRENCE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AUX LIMITES DES ARRONDISSEMENTS

La Ville de Montréal souhaite faire adapter la législation québécoise de manière à ce qu'une modification d'un règlement d'urbanisme visant un secteur adjacent aux limites de l'arrondissement voisin soit régie par une procédure particulière de consultation publique.

Ce besoin de moduler la procédure répond à deux préoccupations. Premièrement, il s'agit d'assurer la consultation de l'ensemble des citoyens éventuellement concernés, même si la modification de zonage s'applique dans un secteur localisé de l'autre côté de la limite d'arrondissement. Dans une perspective de cohérence de l'aménagement du territoire, cette adaptation de la procédure vise aussi la prise en compte des impacts urbanistiques et architecturaux pouvant être générés au-delà des limites d'un arrondissement, par exemple de part et d'autre d'une rue commerçante ou encore dans la continuité d'un secteur industriel.

L'application d'une telle mesure sous-tend également une approche de gestion du développement privilégiant l'équilibre, la complémentarité et la collaboration entre les arrondissements.

tableau

3.1.1

Catégories
d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial, notamment les rues commerçantes, et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>La réglementation déterminera les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assurera, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie de plancher, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation pourra reconnaître, ponctuellement, certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du plan d'urbanisme.</p>
<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Immeubles à bureaux ▫ Immeubles comportant de l'industrie légère ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définira les zones et déterminera les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Immeubles industriels ▫ Immeubles à bureaux ▫ Immeubles commerciaux ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assurera la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4).</p> <p>La réglementation définira les zones et déterminera les types d'usages autorisés selon la nature des milieux.</p>
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Agriculture et activités industrielles complémentaires ▫ Équipements collectifs ou institutionnels 	

Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, etc.) n Commerces et logements complémentaires 	
<p>Grand parc, parc riverain et grand cimetière Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive, ainsi qu'aux grands cimetières</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Parcs métropolitains et grands parcs urbains n Parcs-nature n Réserves naturelles n Berges et îles publiques n Grands cimetières n Golfs n Commerces et installations complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs n Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires n Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> n Poste de transformation électrique, usine de traitement des eaux, usine d'épuration, cour de voirie, etc. 	

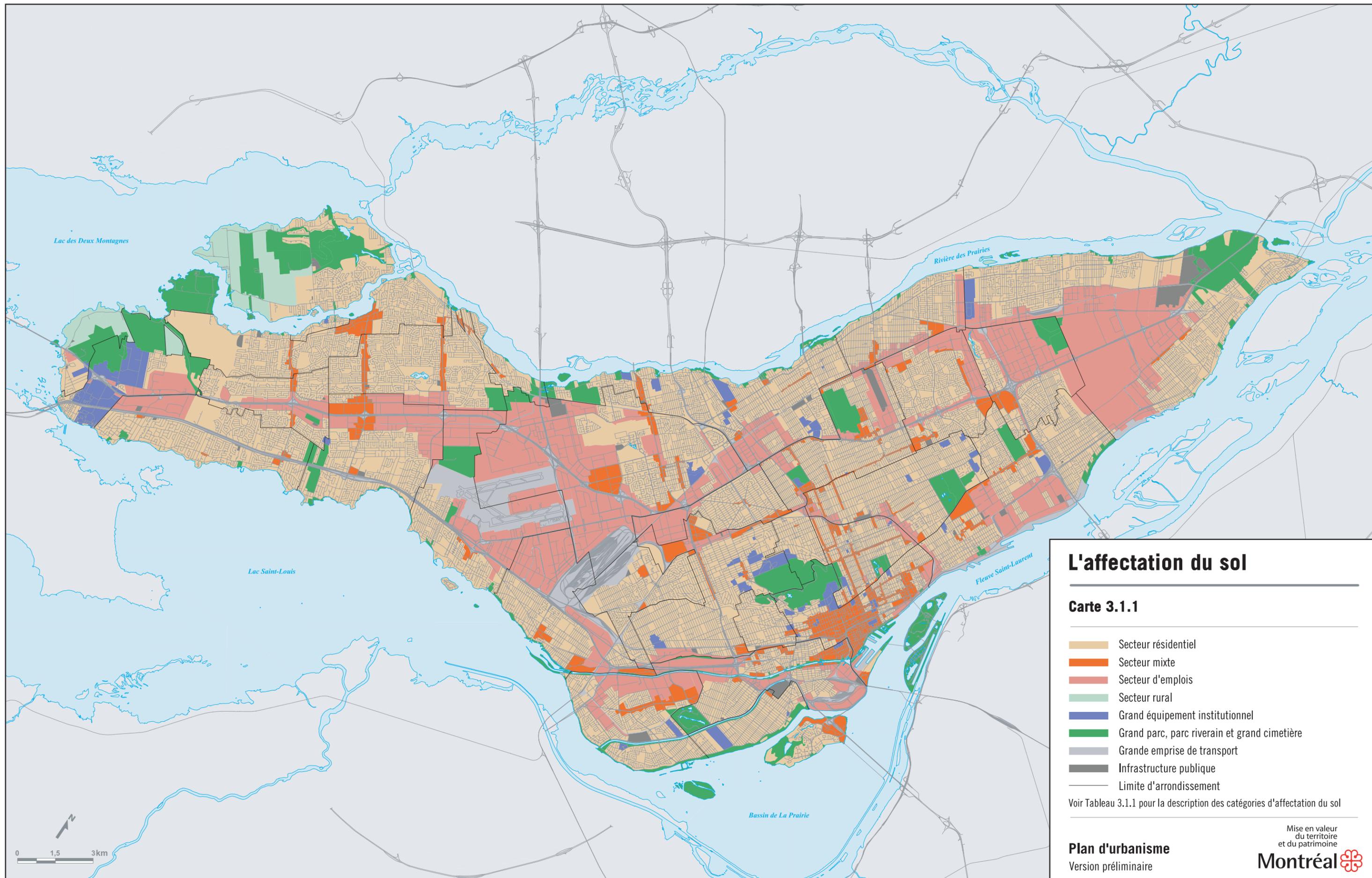
Notes générales :

La partie II du Plan inclut une carte par arrondissement qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Les parcs, les cimetières et les infrastructures publiques sont autorisés dans toutes les catégories.

La conversion d'un lieu de culte à des fins autres que d'équipements collectifs, communautaires ou culturels requiert une modification du Plan d'urbanisme si le bâtiment est situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou s'il est identifié sur les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural présentées dans la partie II du Plan d'urbanisme.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales.



L'affectation du sol

Carte 3.1.1

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Grand parc, parc riverain et grand cimetière
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol

Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

3.1.2

la densité de construction

LES « ZONING BONUSSES »

Dans le cadre de la révision de la réglementation, la possibilité de mettre en place des « zoning bonuses » sera étudiée. Cette approche permettrait, dans un cadre strict à établir, d'autoriser des projets qui dérogent à certaines exigences réglementaires dans la mesure où ils permettraient en échange une amélioration générale du cadre urbain environnant. L'amélioration pourrait toucher l'aménagement d'un lieu public, l'amélioration des accès au transport collectif, la mise en place d'œuvres d'art public, la plantation d'arbres, etc. Les modalités d'encadrement précises de cette nouvelle mesure restent à définir dans le respect des paramètres du Plan d'urbanisme.



Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire.

L'approche retenue en matière de densité préconise avant tout la flexibilité d'application, assurant aux arrondissements la marge de manœuvre nécessaire à une gestion quotidienne efficace et à un encadrement adéquat des projets de développement.

Pour chacun des secteurs à construire ou à transformer, les paramètres énoncés traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité. Dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

La carte 3.1.2 exprime la densité de construction pour l'ensemble de la ville selon une échelle de dix-sept couleurs qui intègrent les différents paramètres de densité.

Les vingt-sept extraits de la carte de la densité de construction, inclus à la partie II du Plan, sont accompagnés de descriptifs qui énoncent les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Complétés, le cas échéant, par des annotations, ces paramètres décrivent le caractère général d'un secteur, actuel ou souhaité, en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

- le nombre d'étages hors sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments.

De plus, dans tous les secteurs à transformer ou à construire et dans certains secteurs établis, le coefficient d'occupation du sol est également précisé dans le descriptif. Équivalant au rapport entre la superficie de plancher totale et l'aire totale d'un terrain, le coefficient d'occupation du sol s'applique propriété par propriété. Les stationnements en sous-sol ou en demi-sous-sol sont exclus du calcul, de même que les commerces sur rue dans les secteurs où la continuité commerciale est exigée par la réglementation.

Dans le respect de la cohérence et du caractère d'ensemble des milieux, certaines constructions présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme et dont les caractéristiques ne concordent pas avec les paramètres énoncés à la carte de la densité de construction peuvent, si l'arrondissement le souhaite, être reconnus et confirmés dans la réglementation de zonage.

Extrait de la carte de la densité de construction

La section II du Plan d'urbanisme présente, pour chacun des arrondissements, un extrait de la carte 3.1.2. Cet extrait illustre le découpage des secteurs de densité et réfère aux paramètres présentés dans la fiche descriptive qui l'accompagne.



Plan d'urbanisme de Montréal
16 mars 2004

Partie II Densité de construction

Montréal

09 Arrondissement de Lachine

Secteurs à transformer ou à construire

Secteur 09-T1 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 1,0;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T3 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen;
C.O.S. minimal : 0,7;
C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 09-T4 :
bâti de deux à quatre étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen;
C.O.S. minimal : 0,5;
C.O.S. maximal : 3,0.

Secteurs établis

Secteur 09-01 :
bâti de un ou deux étages hors-sol;
implantation au sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 09-02 :
bâti de un ou deux étages hors-sol;
implantation jumelée;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-03 :
bâti de deux à cinq étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-04 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
implantation au sol moyen.

Secteur 09-05 :
bâti de un à trois étages hors-sol;
implantation isolée ou contiguë;
taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 09-06 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
implantation isolée;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 09-07 :
bâti de un à quatre étages hors-sol;
taux d'implantation au sol moyen.

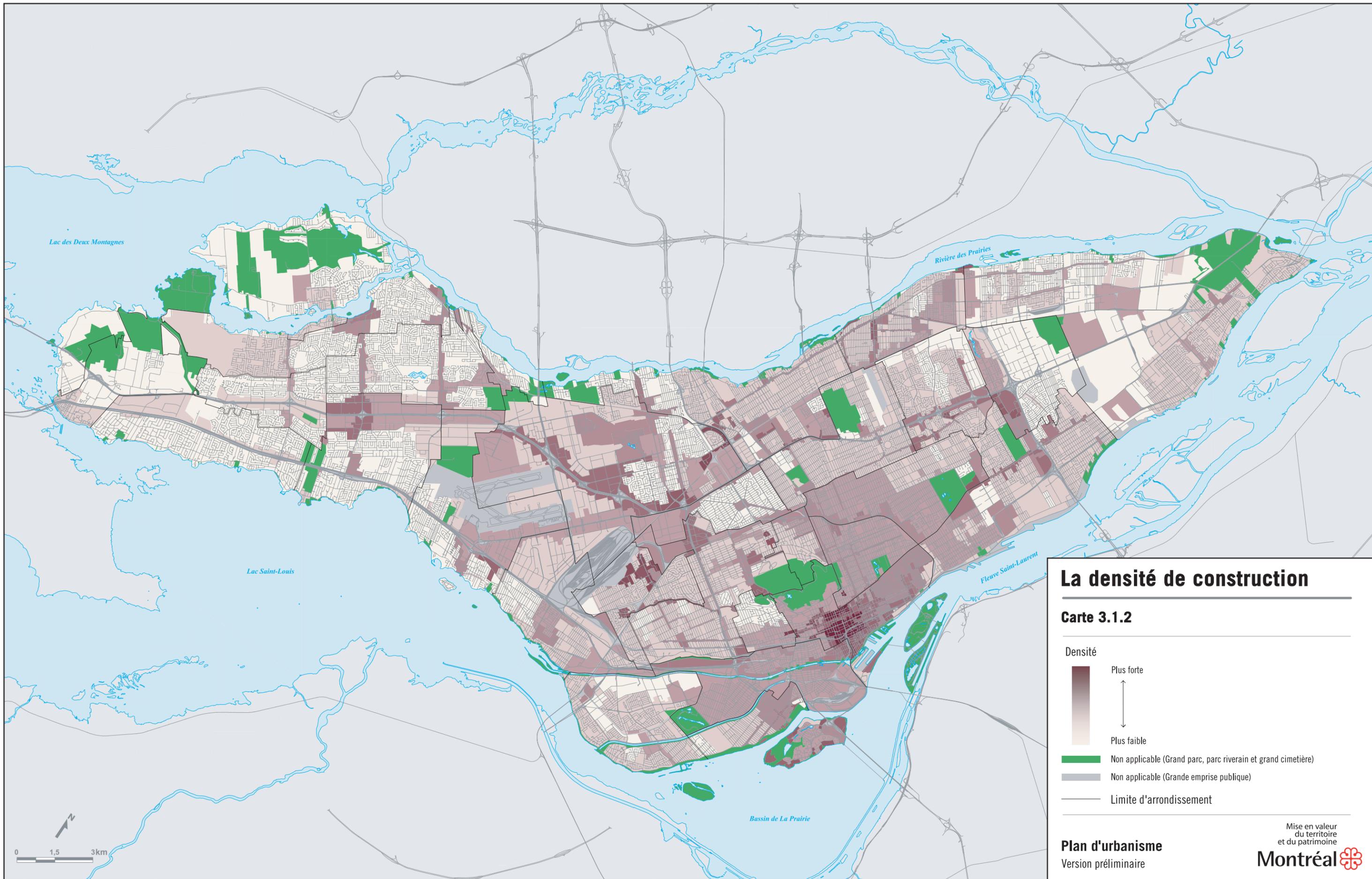
Secteur 09-08 :
bâti de un à trois étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 09-09 :
bâti de deux à six étages hors-sol;
taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Orientation des secteurs
Maintenir le caractère des secteurs

La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :

Montréal



La densité de construction

Carte 3.1.2

Densité

Plus forte

 Plus faible

Non applicable (Grand parc, parc riverain et grand cimetière)
 Non applicable (Grande emprise publique)
 Limite d'arrondissement



Plan d'urbanisme
Version préliminaire

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes

3.2

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme requerra plusieurs interventions sur le territoire montréalais. Afin d'arrimer ces interventions avec ses moyens financiers, la Ville met en place une stratégie municipale d'investissements portant à la fois sur les immobilisations et les programmes.

Dans l'esprit du développement durable qui sous-tend l'ensemble du Plan d'urbanisme, les priorités d'action seront déterminées en fonction de deux critères :

- la pérennité des infrastructures existantes;
- la consolidation du tissu urbain et l'accroissement conséquent de l'assiette fiscale.

3.2.1

les projets d'immobilisations et l'arrimage aux outils financiers municipaux

LE PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS (PTI)

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) détermine les investissements municipaux relatifs, notamment, aux infrastructures routières ou souterraines (égout et aqueduc), aux parcs et aux espaces verts ainsi qu'aux immeubles municipaux. Le PTI prévoit une répartition des sommes sur une période de trois ans, mais est révisé annuellement et adopté par le conseil municipal en fin d'année civile.

Le chapitre 2 présente l'ensemble des projets d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme. Certains relèvent de la compétence exclusive de la Ville de Montréal, comme ceux de voirie urbaine ou d'aménagement de parcs. D'autres relèvent des compétences exclusives du gouvernement du Québec, telles les infrastructures de transport collectif ou autoroutières. D'autres infrastructures – l'Aéroport, le port et l'autoroute Bonaventure – sont sous la responsabilité du gouvernement du Canada. Pour certains des projets d'immobilisations annoncés par le Plan d'urbanisme, une participation financière conjointe de la Ville et des gouvernements du Québec et du Canada est également requise.

La Ville entend assurer un arrimage entre les projets d'immobilisations municipales prévus par le Plan d'urbanisme et l'élaboration annuelle du Programme triennal d'immobilisations.

Parmi les projets d'immobilisations préconisés par le Plan d'urbanisme, signalons l'importance des **infrastructures de transport**. Le Plan d'urbanisme prend résolument position en faveur du transport collectif et appuie l'utilisation optimale des réseaux de transport existants. Plusieurs des projets d'immobilisations en matière de transport relèvent de la compétence du gouvernement du Québec. La Ville de Montréal entend collaborer avec le gouvernement du Québec à la définition des priorités, en fonction des orientations gouvernementales et du Plan d'urbanisme.



- n À titre d'exemple, en matière de **transport collectif**, rappelons les investissements nécessaires pour remplacer les équipements fixes et les voitures du réseau du métro et pour renouveler la flotte d'autobus de la Société de transport de Montréal. De même, les prolongements des lignes 2 et 5 du métro, respectivement jusqu'à la gare Bois-Franc et l'arrondissement d'Anjou, apparaissent très structurants quant à l'organisation spatiale et à l'intensification des activités urbaines, tout en permettant d'accroître l'utilisation du transport collectif.
- n En ce qui concerne le **réseau routier**, les projets annoncés par le Plan visent principalement à consolider les secteurs d'emplois et les secteurs résidentiels existants, tout en assurant des liens routiers efficaces pour la mobilité des personnes et des marchandises. Certains de ces projets méritent d'être signalés, comme la modernisation de la rue Notre-Dame Est, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption, afin de mieux desservir le port et les secteurs industriels de l'est de Montréal tout en permettant de revitaliser les abords de cette voie majeure. De même, les nouveaux liens à créer dans l'axe du boulevard Cavendish, dans le secteur de l'Hippodrome et de la Cité scientifique, permettraient de désenclaver ces secteurs tout en assurant un lien efficace, inexistant pour l'instant, dans cette partie du centre de l'Île. D'autre part, les nouveaux liens à créer dans l'ouest de l'Île visent essentiellement à désenclaver des secteurs d'emplois et à mieux relier les secteurs résidentiels aux principales infrastructures de transport; il s'agit principalement du prolongement du boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan et de l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 (entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40).
- n Les projets d'**infrastructures autoroutières** jouent aussi un rôle structurant dans la consolidation de l'accès aux principaux secteurs d'emplois. C'est notamment le cas de l'autoroute Métropolitaine, dont la réfection et l'optimisation sont essentielles au développement économique de Montréal. Par ailleurs, les projets de réaménagement de l'échangeur Dorval et le remplacement de l'autoroute Bonaventure par un boulevard urbain permettront de requalifier ces lieux et de rehausser l'image de deux entrées de ville.

Finalement, d'autres projets d'immobilisations structurants visent à améliorer l'environnement urbain et la qualité de vie des Montréalais, notamment **la protection et la mise en valeur des dix écoterritoires**. Ces projets visent à assurer la préservation et la mise en valeur des milieux naturels existant encore sur le territoire montréalais, très largement urbanisé. L'approche préconisée s'appuie sur une intégration des éléments naturels dans les projets urbains à construire, en concertation avec différents partenaires.

3.2.2

les programmes municipaux

Les municipalités ont le pouvoir d'offrir, en vertu de programmes municipaux, une assistance financière afin de mettre en œuvre des orientations et des politiques d'aménagement en matière de développement économique ou social, d'habitation, d'environnement, etc. Les programmes municipaux existants concernent principalement le domaine de l'habitation; plusieurs sont le fruit d'une collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada (voir section 2.1).

Afin d'atteindre certains objectifs du Plan, de nouveaux programmes sont à prévoir en complément des programmes en place. Leur application sera modulée en fonction des caractéristiques propres de chacun des arrondissements, qui pourront aussi choisir d'en créer en fonction de leurs besoins spécifiques. Il va sans dire que ces programmes devront entraîner, à terme, des retombées fiscales supérieures à l'aide consentie, dans la mesure où ils permettront d'accroître l'assiette fiscale de la Ville.

Le chapitre 2 présente l'ensemble des nouveaux programmes préconisés. Rappelons, à titre d'exemple, le programme d'aide financière favorisant l'intensification des activités urbaines aux abords de certaines stations de métro et de certaines gares (objectifs 2, 3, 8 et 9). Ce programme traduit la volonté de la Ville de soutenir une urbanisation qui favorise l'utilisation du transport collectif, autant dans les secteurs résidentiels que les secteurs d'emplois. Ce type d'aide aura également, il va sans dire, des retombées fiscales supérieures à l'aide consentie.

Rappelons aussi l'importance du programme proposé visant la réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles ou d'emplois (objectifs 2, 8, 9 et 19). Comme le souligne le parti d'aménagement, au chapitre 1, l'un des défis importants à relever en matière d'aménagement et de consolidation du territoire consiste à soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même. La Ville prévoit des changements radicaux, autant en ce qui concerne les activités que la forme urbaines, pour ces secteurs à transformer. Plusieurs d'entre eux risquent de présenter un certain niveau de contamination. De façon prioritaire, les sommes éventuellement disponibles pour la réhabilitation de sites contaminés devraient être attribuées à ces secteurs à transformer ainsi qu'aux sites visés par l'intensification des activités urbaines aux abords des stations de métro et des gares.





Les partenaires de la mise en œuvre

3.3

LES ACCORDS DE DÉVELOPPEMENT

La Ville soutient le développement des grandes institutions sur son territoire (voir objectif 10). Leur croissance, éminemment souhaitable, représente souvent un défi d'intégration au milieu environnant. Les institutions occupent souvent des immeubles de grand gabarit et génèrent de nombreux déplacements. Plusieurs d'entre elles s'inscrivent au sein d'ensembles patrimoniaux bâtis et naturels de grande valeur.

Pour répondre aux besoins d'expansion des institutions, la Ville préconise une démarche de planification concertée avec les institutions menant à des accords de développement.

À la lumière des projets d'expansion exposés dans le plan directeur de développement d'une institution donnée, les parties entreprennent une discussion visant à cerner les enjeux de développement immobilier de cette institution ainsi que les moyens destinés à les prendre en charge. Deux types de moyens sont généralement utilisés : les outils réglementaires (règlement de zonage, règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, procédure de projet particulier) et, le cas échéant, une entente de développement portant sur les aspects non réglementaires mis au jour lors des discussions (principes et orientations de développement, études, projets conjoints, engagements divers, etc.).

Le succès du Sommet de Montréal, en juin 2002, a été le fruit d'une collaboration soutenue des multiples partenaires de la Ville de Montréal. Dans la poursuite des engagements pris alors, la Ville compte assurer le leadership de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme, en collaboration étroite avec divers partenaires publics, privés et associatifs, et avec la participation de l'ensemble des citoyens.

Les partenaires publics et parapublics

Les gouvernements et leurs agences sont des acteurs importants du développement urbain et immobilier. Ils sont responsables, entre autres, de projets majeurs d'infrastructures et d'équipements, comme les prolongements du métro, les hôpitaux, les équipements culturels, le port, l'Aéroport, etc.

La Ville compte poursuivre la collaboration depuis longtemps établie avec le gouvernement du Québec dans la réalisation de projets d'immobilisations et dans la mise en œuvre de programmes. Il en sera de même avec le gouvernement du Canada dans les projets d'immobilisations relevant de sa compétence exclusive.

Plusieurs partenariats publics pourront aussi être mis de l'avant afin de mener à bien les projets soutenus par le Plan d'urbanisme. À titre d'exemples, les projets d'aménagement du Quartier international de Montréal et de réouverture du canal de Lachine témoignent d'une démarche réussie.

La Ville collaborera aussi avec d'autres partenaires publics, comme l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour la réalisation des projets de transport collectif. Il en sera de même avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour l'élaboration et la mise en œuvre du Schéma métropolitain d'aménagement et de développement et du Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles.

Les institutions d'enseignement et de santé, notamment les universités et les hôpitaux, comptent également parmi les partenaires de la Ville. Entre autres choses, des accords de développement ont déjà été établis entre la Ville et certaines de ces institutions quant à leur développement immobilier. Une entente a également été conclue avec les universités afin de permettre à la Ville de bénéficier de leur expertise et de leur capacité d'innovation en matière d'architecture, d'urbanisme, d'architecture du paysage et d'aménagement en général.

Le secteur privé

Les sociétés et les promoteurs immobiliers, les entrepreneurs en construction et les autres acteurs du secteur privé jouent un rôle déterminant dans l'aménagement de la ville et dans la mise en œuvre du Plan. Ils participent à la création de nouveaux secteurs de la ville ou à la réhabilitation de secteurs existants et font souvent preuve d'innovation, répondant ainsi aux besoins des différentes clientèles.

Qu'ils soient lancés à l'instigation de la Ville ou du secteur privé, les projets de réhabilitation ou de construction sont souvent le fruit d'une action concertée. Les acteurs du secteur privé sont aussi appelés à participer à la mise en œuvre de programmes municipaux, en matière d'habitation ou de développement économique, par exemple.

Les associations et groupes communautaires

La vie associative de Montréal est l'une des plus effervescentes, que ce soit dans les domaines de l'économie, de l'habitation, du patrimoine, de l'environnement, de la culture ou du développement social. En participant à l'élaboration des politiques sectorielles ou à la mise en œuvre de programmes, les associations et groupes communautaires représentent une force vive dans la construction de Montréal.

Déjà, au cours des dernières années, la Ville a pu bénéficier de la collaboration d'organismes comme les corporations de développement économique et communautaire, les sociétés de développement commercial, les tables de concertation en aménagement, les groupes environnementaux ou ceux dédiés au logement social et communautaire, pour n'en citer que quelques-uns. La Ville compte maintenir des relations privilégiées de partenariat avec l'ensemble du milieu associatif de Montréal.



**LES PRINCIPES DE PARTICIPATION PUBLIQUE
À MONTRÉAL :**

- le droit des citoyens d'être informés, consultés, et d'influencer les décisions qui ont un impact sur leur milieu de vie;
- l'efficacité et l'efficience de la participation permettant de prendre des décisions justes et opportunes;
- la transparence des règles du jeu et l'équité envers tous les acteurs du système;
- l'imputabilité des acteurs : élus, gestionnaires, promoteurs, militants;
- l'application des règles de l'art et d'éthique usuelles en matière de participation publique.

La participation publique

Selon les principes du développement durable, les citoyens doivent être informés et pouvoir influencer les décisions en matière d'aménagement et d'urbanisme.

La Charte de la Ville de Montréal désigne l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en tant qu'organisme responsable de la consultation publique concernant le Plan d'urbanisme. La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) exige aussi une séance d'information et de discussion publique, menée par le conseil d'arrondissement, sur certaines modifications du Plan d'urbanisme et sur celles des règlements de zonage, avec la possibilité pour les citoyens, dans ce dernier cas, d'exiger la procédure référendaire.

En plus de ceux qui s'appliquent déjà, la Ville de Montréal soutient la mise en place d'autres mécanismes dans le but de diversifier et d'améliorer la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme. Ils pourront s'inscrire en amont des projets, alors que toutes les options sont encore étudiées. Différentes formes de participation pourront être utilisées selon les objets et l'ampleur des projets. En plus du processus de l'audience publique, la Ville entend explorer des procédures axées sur la médiation ou la recherche de consensus, l'information, la concertation, la collaboration ou la résolution de conflits. Ces diverses méthodes s'appuieront sur des principes de participation publique reconnus.

Des exemples de partenariat

Plusieurs projets soutenus par la Ville nécessiteront une collaboration constante de multiples acteurs publics, privés et communautaires. Le succès de certaines expériences de partenariat, au cours des dernières années, permet de miser sur différentes formules, adaptées aux projets et aux intervenants en cause.

La requalification du Quartier international de Montréal (QIM) a donné lieu à la création d'un organisme à but non lucratif réunissant le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, la Caisse de dépôt et placement du Québec, la Ville de Montréal et les propriétaires privés du Quartier international. La réussite de cette démarche peut servir d'exemple et de référence pour plusieurs projets d'envergure. Elle a mené notamment au projet d'agrandissement du Palais des congrès, à la construction du bureau d'affaires de la Caisse de dépôt et placement, à l'aménagement de lieux publics prestigieux (square Victoria, place Jean-Paul Riopelle) et à la requalification de grandes artères (University, Saint-Antoine, Viger et McGill).

LA CHARTE MONTRÉLAISE DES DROITS ET RESPONSABILITÉS

Une proposition de Charte montréalaise des droits et responsabilités a été rendue publique le 10 décembre 2003, à l'occasion du 55^e anniversaire de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Cette proposition est le fruit de réflexions amorcées au Sommet de Montréal. Le projet de charte, soumis à un processus de consultation publique au début de l'année 2004, désigne une protectrice du citoyen et de la citoyenne pour veiller à son application.

Entre autres choses, la Ville s'engage à promouvoir la participation publique et à garantir le caractère crédible, transparent et efficace des consultations publiques (art. 13), à prendre des mesures en ce qui concerne la salubrité des logements (art. 15), à sauvegarder et protéger le patrimoine architectural et naturel (art.17) et à promouvoir le développement durable (art. 19).

LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

La Société du Havre de Montréal, créée en 2003, planifie l'aménagement du territoire situé en bordure du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Jacques-Cartier. La complexité des enjeux et la multitude des intervenants ont conduit à la création de cette société ad hoc, qui réunit les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés, afin d'adopter une vision commune de l'avenir du secteur. La Société du Havre de Montréal élabore un plan de développement et d'aménagement, une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Elle réunit des représentants des gouvernements du Canada et du Québec, de la Ville de Montréal, de la Société du port de Montréal, de la Société du Vieux-Port de Montréal, du Canadien National, de Via Rail et de plusieurs propriétaires privés.

De même, l'exercice en cours dirigé par la Société du Havre de Montréal (SHM), où participent les gouvernements du Canada et du Québec, la Société du port de Montréal, la Société du Vieux-Port, le Canadien National, la Ville de Montréal et plusieurs propriétaires privés, démontre la pertinence de réunir l'ensemble des acteurs dans des projets urbains. La Société du Havre joue un rôle stratégique dans la réhabilitation et la mise en valeur de ce secteur névralgique pour le développement de Montréal.

Citons également le projet du Quartier des spectacles, dans le Centre de Montréal, qui réunit le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal, les principaux intervenants du milieu des arts et de la scène établis dans ce secteur, ainsi que les principaux propriétaires immobiliers. Ce projet encadrera entre autres la réalisation d'équipements culturels et le réaménagement de lieux publics, comme ceux dans l'axe des rues De Bleury et Jeanne-Mance.

D'autres projets en préparation ou issus éventuellement de la planification détaillée prévues au chapitre 4 nécessiteront une collaboration constante de plusieurs acteurs. Signalons entre autres l'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier, des boulevards Shevchenko et Bishop-Power, du complexe environnemental de Saint-Michel, de la pointe nord de l'île des Sœurs et de la rue Sherbrooke Est.

