

**VILLE DE MONTRÉAL
RÈGLEMENT
XX-XXX**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE
MONTRÉAL (04-047) POUR FINS NOTAMMENT DE CONCORDANCE AU
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE
L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL**

Vu l'article 58 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1);

À l'assemblée du..... 2015, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

1. L'introduction du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par le remplacement :

- 1° de la carte intitulée « Montréal et la communauté métropolitaine de Montréal » par la carte jointe en annexe 1 au présent règlement;
- 2° dans la section intitulée « La structure du document », du nombre « 27 » par le nombre « 19 ».

2. Le chapitre 1 intitulé « Le parti d'aménagement » inclus à la partie I de ce plan d'urbanisme est modifié par le remplacement :

1° du sixième alinéa par l'alinéa suivant :

« Par ailleurs, des défis importants doivent être relevés en matière d'aménagement et de consolidation du territoire. Sur une superficie totale de 365 km², les **secteurs à construire** représentent une superficie de sept km². De plus, la Ville prévoit à terme des changements radicaux dans de nombreux **secteurs à transformer**, largement sous-utilisés, autant en ce qui concerne la forme que les activités urbaines. Ces secteurs à transformer occupent une superficie de 19 km². »;

2° du dernier paragraphe du septième alinéa par le paragraphe suivant :

« Le Plan d'urbanisme prévoit enfin le maintien de la **zone agricole** permanente située dans la partie ouest de l'île Bizard et de Pierrefonds-Roxboro. Il s'agit de protéger et mettre en valeur la zone et les activités agricoles en misant sur la multifonctionnalité de l'agriculture ».

3. La carte 1.1 intitulée « Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 2 au présent règlement.

4. L'orientation 2.1 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée, au premier alinéa, par le remplacement du nombre « 27 » par le nombre « 19 ».

5. La carte 2.1.1 intitulée « Secteurs à revitaliser » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 3 au présent règlement.

6. La carte 2.1.2 intitulée « Les principales composantes commerciales » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 4 au présent règlement.

7. L'orientation 2.2 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par le remplacement du texte de l'encadré intitulé « Le plan de transport de la Ville de Montréal » par le texte suivant :

« La Ville a adopté un Plan de transport qui soutient les orientations du Plan d'urbanisme, notamment en ce qui a trait au transport collectif comme mode privilégié et au développement de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises.

À cet égard, le Plan de transport quantifie la réduction visée de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre. De concert avec la STM, il établit un objectif chiffré d'augmentation de la part de marché du transport collectif. ».

8. L'action 3.1 de l'objectif 3 de l'orientation 2.2 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par le remplacement des moyens de mise en œuvre par les moyens de mise en œuvre suivants :

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

Interventions proposées au réseau du métro

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

- Prolonger la ligne 5 à partir de la station Saint-Michel vers l'arrondissement d'Anjou et aménager cinq stations dont une à l'angle du boulevard Des Galeries-d'Anjou et de la rue Bélanger (à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport).
- Prolonger la ligne 2 de trois stations de métro à partir de la station Côte-Vertu.

- Réaménager l'accès au Vieux-Montréal à partir de la station de métro Champ-de-Mars et recouvrir l'autoroute-Ville-Marie, entre les rues Hôtel-de-Ville et Sanguinet (projet étudié par la Ville de Montréal).

Interventions proposées aux lignes de train de banlieue

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

- Réaménager la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Blainville de l'arrondissement d'Achamps-Cartierville considérant le potentiel de mise en valeur du secteur.
- Réaménager la gare LaSalle de la ligne Delson à la suite de son déplacement d'environ 500 mètres vers le nord de l'arrondissement de LaSalle, à l'intérieur d'un secteur résidentiel ayant un potentiel de mise en valeur.

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

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

- Implanter de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi à partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport.

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

Un projet de liaison entre le Centre de Montréal et la Rive-Sud est présentement étudié. Au terme de cette étude, ce projet sera évalué par la Ville.

Le Plan reconnaît la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, notamment et en raison du potentiel de mise en valeur du secteur du Havre. La Ville propose :

- D'analyser la bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville, en évaluant différents modes de transport collectif : système léger sur rail, tram-train ou système rapide par bus.

Interventions proposées le long de corridors routiers et ferroviaires

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

- Instaurer des mesures préférentielles pour le transport collectif le long des axes suivants (voir carte 2.2.1) :
 - Boulevard Saint-Charles;
 - Boulevard de la Côte-Vertu;
 - Boulevard Thimens;
 - Boulevard Cavendish, à la suite du raccordement de ce boulevard;
 - Chemin Queen-Mary;
 - Rue Sherbrooke vers le centre-ville;
 - Rue Saint-Jacques;
 - Boulevard De La Vérendrye;
 - Rue Wellington;
 - Boulevard de l'Acadie;
 - Boulevard Saint-Laurent;
 - Rue Saint-Denis;
 - Rue Saint-Hubert;
 - Rue Fleury Est;
 - Rue Jarry;
 - Rue Bélanger;
 - Avenue Papineau;
 - Boulevard Lacordaire;
 - Boulevard Langelier;
 - Boulevard des Galeries-d'Anjou;
 - Boulevard Louis-H.-La Fontaine;
 - Rue Sherbrooke Est (STM);
 - Rue Hochelaga;
 - Rue Notre-Dame Est;
 - Boulevard Maurice-Duplessis;
 - Autoroute 13;
 - Boulevard Henri-Bourassa;
 - Autoroute Bonaventure;
 - Autoroute 40 Est;
 - Rue Sherbrooke Est (AMT).

Interventions prévues au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

- Prolonger le système rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa.
- Prolonger le SRB dans l'axe de la rue Notre-Dame.

Interventions possibles

En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, compte tenu de la présence de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée et en raison du potentiel de développement récréotouristique, la Ville identifie de nouveaux corridors de transport collectif possibles desservis par le métro et par des systèmes légers sur rails. Ces nouveaux corridors sont :

- À partir de la future station de métro aménagée à l'angle du boulevard Des Galeries-d'Anjou et de la rue Bélanger vers la future avenue Bourget.
- À partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine.
- À partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine en longeant le canal du même nom.
- Du Quartier des spectacles vers le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

Des études approfondies viendront préciser le mode de transport ainsi que le tracé le plus approprié. ».

9. La carte 2.2.1 intitulée « Le transport collectif » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 5 au présent règlement.

10. La carte 2.2.2 intitulée « Les secteurs propices à une intensification des activités » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 6 au présent règlement.

11. L'action 3.3 de l'objectif 3 de l'orientation 2.2 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par le remplacement des moyens de mise en œuvre par les moyens de mise en œuvre suivants :

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

Interventions projetées sur les liens routiers

En raison de son rôle structurant pour les activités économiques de Montréal et de manière à améliorer l'accès aux principaux secteurs d'emplois, à rehausser l'image du

corridor routier par son intégration harmonieuse avec le cadre bâti adjacent, notamment avec la fonction résidentielle, le Plan identifie l'intervention suivante :

- Procéder à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine et y intégrer des aménagements favorables au transport collectif (intervention du ministère des Transports du Québec).

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

- Aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souigny (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec et par la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard De L'Assomption depuis l'avenue Souigny jusqu'à la rue Notre-Dame Est (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec et par la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget) (intervention de la Ville de Montréal).
- Réaménager l'A-25 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

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

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

Dans le cadre de la mise en valeur d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux des secteurs de planification détaillée Angrignon et Sites Glen et Turcot, la Ville préconise les interventions suivantes :

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

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

- Démanteler et réaménager le carrefour des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges (intervention de la Ville de Montréal).

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, à revoir l'encadrement de la rue et à intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transports collectifs, à vélo et à pied, la Ville préconise les interventions suivantes :

- Réaménager la rue Sherbrooke Est de la 40e Avenue au Bout-de-l'île (intervention de la Ville de Montréal).
- Réaménager l'avenue Papineau, au nord de l'A-40 (à l'étude par la Ville de Montréal).

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

- Parachever le boulevard Maurice-Duplessis, entre le boulevard De La Rivière-des-Prairies et le boulevard Saint-Jean-Baptiste (intervention de la Ville de Montréal).
- Parachever le boulevard Langelier (intervention de la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard Jacques-Bizard (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec) et construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard (intervention de la Ville de Montréal).
- Aménager un axe routier urbain intégrant des mesures favorables au transport collectif dans l'emprise de l'autoroute 440, entre l'autoroute 40 et le boulevard Gouin Ouest, incluant la construction d'un échangeur avec l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

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

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

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

- Transformer le corridor de l'autoroute Bonaventure en axe de circulation d'échelle plus urbaine, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au secteur adjacent et à mettre en valeur les terrains limitrophes.

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, afin d'améliorer l'accessibilité et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (Chemin De La Côte-de-Liesse) et de façon

à faciliter les échanges avec la 55^e avenue, l'autoroute 13, la montée de Liesse et les échangeurs Dorval et Décarie, la Ville prévoit :

- En raison de son rôle stratégique, intervenir pour améliorer l'image générale de l'autoroute De La Côte-de-Liesse et désenclaver certains secteurs.

Interventions projetées dont le tracé reste à préciser

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

- Réaliser de nouveaux liens dans l'axe du boulevard Cavendish dans le secteur de l'Hippodrome et de la « Cité scientifique » (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget, du boulevard Henri-Bourassa Est à la rue Notre-Dame Est, incluant le réaménagement de l'échangeur dans l'axe de l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- Prolonger le boulevard De Pierrefonds. ».

12. L'action 4.1 de l'objectif 4 de l'orientation 2.2 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par le remplacement des moyens de mise en oeuvre par les moyens de mise en oeuvre suivants :

« Soutenir les principales interventions proposées relatives au transport des marchandises (voir carte 2.2.3) :

- Réfection et optimisation de l'autoroute Métropolitaine.
- Modernisation du corridor de la rue Notre-Dame Est.
- Réaménagement du complexe Turcot et des échangeurs Dorval et Saint-Pierre.
- Réaménagement des voies de service de l'autoroute 40.
- Prolongement du boulevard Cavendish (tracé à préciser).
- Prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (tracé à préciser). ».

13. La carte 2.2.3 intitulée « Le réseau routier » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 7 au présent règlement.

14. La carte 2.2.5 intitulée « Les principales infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires de transport des marchandises » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 8 au présent règlement.

15. La carte 2.4.1 intitulée « Le schéma des secteurs d'emplois » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 9 au présent règlement.

16. L'illustration 2.4.1 intitulée « Les secteurs d'affaires et de commerce à densifier en relation avec la création de nouveaux corridors de transport collectif » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe 10 au présent règlement.

17. L'illustration 2.4.2 intitulée « Les secteurs d'emplois à réaménager en relation avec des interventions structurantes sur le réseau routier » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe 11 au présent règlement.

18. L'illustration 2.4.3 intitulée « Les grands sites industriels désaffectés à mettre en valeur à des fins d'emplois » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe 12 au présent règlement.

19. L'illustration 2.4.4 intitulée « Les secteurs propices à une transformation à des fins d'activités mixtes » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe 13 au présent règlement.

20. L'objectif 11 de l'orientation 2.5 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifié par le remplacement, dans l'encadré intitulé « L'arrondissement historique et naturel du Mont Royal » :

- 1° des mots « L'arrondissement historique et naturel du mont Royal » par les mots « Le site patrimonial du Mont-Royal »;
- 2° du mot « L'attribution » par les mots « En 2005, l'attribution »;
- 3° des mots « Loi sur les biens culturels du Québec » par les mots « Loi sur le patrimoine culturel ».

21. L'action 11.1 de l'objectif 11 de l'orientation 2.5 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée, au premier alinéa, par le remplacement des mots « de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal » par les mots « du site patrimonial du Mont-Royal ».

22. L'illustration 2.5.1 intitulée « Le parcours riverain » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe 14 au présent règlement.

23. La carte 2.5.1 intitulée « Les parcs et les espaces verts » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 15 au présent règlement.

24. L'action 11.4 de l'objectif 11 de l'orientation 2.5 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par le remplacement :

- 1° au premier alinéa :
 - a) des mots « Pierrefonds-Senneville et à certaines portions du territoire de l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève–Sainte-Anne-de-Bellevue »

par les mots « Pierrefonds-Roxboro et à certaines portions du territoire de l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève »;

- b) du nombre « 2 000 » par le nombre « 1 150 »;
- c) du chiffre « 4 » par le chiffre « 3 »;

2° au deuxième alinéa, par l'insertion, après les mots « zone agricole », des mots « de l'agglomération de Montréal ».

25. L'action 11.6 de l'objectif 11 de l'orientation 2.5 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée, au premier alinéa, par le remplacement du nombre « 15 » par le nombre « 16 ».

26. L'illustration 2.5.3 intitulée « Les entrées de ville » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe 16 au présent règlement.

27. L'action 12.1 de l'objectif 12 de l'orientation 2.5 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par le remplacement, au quatrième paragraphe du troisième alinéa, des mots « Comité d'architecture et d'urbanisme » par les mots « Comité Jacques-Viger ».

28. L'action 14.2 de l'objectif 14 de l'orientation 2.5 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par la suppression, au deuxième alinéa, des mots « À ce titre, mentionnons notamment l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) à l'étude dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque Ouest (voir objectif 3) ».

29. L'objectif 15 de l'orientation 2.6 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifié par le remplacement :

1° au premier alinéa, des mots :

- a) « de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal » par les mots « du site patrimonial de Montréal »;
- b) « de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal » par les mots « du site patrimonial du Mont-Royal »;
- c) « du patrimoine » par le mot « patrimoniaux »;

2° au deuxième alinéa, des mots « l'arrondissement historique du Vieux-Montréal » par les mots « le site patrimonial de Montréal »;

3° au dernier alinéa, des mots « Comité d'architecture et d'urbanisme » par les mots « Comité Jacques-Viger »;

4° dans l'encadré intitulé « Les sites du patrimoine » :

- a) de son intitulé par l'intitulé « Les sites patrimoniaux »;
- b) des mots « Loi sur les biens culturels du Québec » par les mots « Loi sur le patrimoine culturel »;
- c) des mots « site du patrimoine » par les mots « site patrimonial »;

- d) des mots « sites du patrimoine » par les mots « sites patrimoniaux », partout où ils se trouvent.

30. L'action 15.1 de l'objectif 15 de l'orientation 2.6 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par :

- 1° la suppression de l'illustration 2.6.1 intitulée « Le patrimoine industriel »;
- 2° le remplacement, dans le sixième moyen de mise en oeuvre de la section intitulée « moyens de mise en oeuvre », du mot « Réaliser » par les mots « Poursuivre la mise en oeuvre de »;
- 3° l'ajout, après le sixième moyen de mise en oeuvre de la section intitulée « moyens de mise en oeuvre », du moyen de mise en oeuvre suivant :

« Protéger les ensembles urbains d'intérêt et les ensembles industriels d'intérêt en fonction de leurs caractéristiques. ».

31. La carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 17 au présent règlement.

32. L'action 15.2 de l'objectif 15 de l'orientation 2.6 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par l'insertion, dans l'encadré intitulé « Les grandes propriétés à caractère institutionnel et les lieux de culte d'intérêt patrimonial » :

- 1° au cinquième alinéa, après les mots « du Plan d'urbanisme », des mots « et mentionnés dans les cahiers de l'évaluation du patrimoine urbain* »;
- 2° à la fin de l'encadré, de l'alinéa suivant :

« * Cet inventaire est disponible sur le site de la Ville, à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca / portal / page ?_pageid=2240,2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL. ».

33. L'action 15.3 de l'objectif 15 de l'orientation 2.6 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par le remplacement :

- 1° au troisième alinéa, des mots « Loi sur les biens culturels du Québec » par les mots « Loi sur le patrimoine culturel »;
- 2° dans l'encadré intitulé « La protection du patrimoine archéologique », au deuxième alinéa, des mots :
 - a) « Loi sur les biens culturels du Québec » par les mots « Loi sur le patrimoine culturel »;
 - b) « *Ce dernier peut, afin de permettre l'examen des lieux par des experts, ordonner la suspension, pour une période n'excédant pas quinze jours, de toute*

excavation ou de toute construction de nature à compromettre l'intégrité du bien ou du site découvert. » (art. 41). » par les mots « Cette obligation s'applique, que la découverte survienne ou non dans le contexte de fouilles et de recherches archéologiques. » (art. 74). ».

34. La carte 2.6.2 intitulée « Le patrimoine archéologique » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 18 au présent règlement.

35. L'illustration 2.6.2 intitulée « Les parc-nature » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est supprimée.

36. Le tableau 2.6.1 intitulé « Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires » inclus à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacé par le tableau joint en annexe 19 au présent règlement.

37. La carte 2.6.3 intitulée « Le patrimoine naturel » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 20 au présent règlement.

38. L'action 19.1 de l'objectif 19 de l'orientation 2.7 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par :

- 1° la suppression, au troisième alinéa de la section intitulée « L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal », des mots « Le territoire couvert par ce zonage apparaît à l'illustration 2.7.2. La mise à jour de ce règlement de zonage est prévue en 2006. ».
- 2° la suppression du quatrième alinéa de la section intitulée « L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal »;
- 3° la suppression de l'illustration 2.7.2 intitulée « Les contraintes d'occupation du sol liées à l'aéroport »;
- 4° la suppression de l'encadré intitulé « Le niveau de bruit perçu et sa mesure (courbe de PBP);
- 5° le remplacement du deuxième alinéa de la section intitulée « Les zones inondables et les cours d'eau » par le suivant :

« Les mesures et les normes de cette Politique ont été intégrées au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Conséquemment, les règlements d'urbanisme des arrondissements doivent être conformes à ces normes traduites dans le document complémentaire du Schéma. »;
- 6° la suppression du troisième alinéa de la section intitulée « Les zones inondables et les cours d'eau »;
- 7° la suppression de l'illustration 2.7.3 intitulée « Les zones inondables ».

39. L'illustration 2.7.5 intitulée « La falaise Saint-Jacques » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe 21 au présent règlement.

40. L'illustration 2.7.6 intitulée « Les lignes de transport d'énergie électrique » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est supprimée.

41. La section 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par :

1° le remplacement du quatrième alinéa par l'alinéa suivant :

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

2° l'ajout, à la fin cette section, d'un encadré comprenant le texte suivant :

« Définitions de certaines composantes de l'affectation du sol :

Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité

Activités qui concernent le reboisement, l'entretien, l'abattage d'arbres affaiblis, morts ou endommagés par les intempéries, le feu, les insectes ravageurs ou les organismes pathogènes, le contrôle des espèces végétales envahissantes et nuisibles, le blocage de succession végétale, la plantation d'espèces végétales, la stabilisation des berges, la création d'habitats fauniques, l'installation de nichoirs, perchoirs et mangeoires, de même que des travaux d'urgence à des fins de sécurité publique.

Infrastructure publique

Terrains et bâtiments réservés à des fins de services publics. Ils comprennent, à titre non limitatif, les voies de chemin de fer (ferrées), les lignes de transport d'énergie, les gares de triage, les cours de voirie, les installations essentielles au fonctionnement du métro et les voies publiques de circulation.

Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive

Équipements récréatifs qui nécessitent des aménagements légers, et leurs bâtiments accessoires, utilisés pour les activités récréatives extensives, pratiquées généralement à l'extérieur. Les aménagements et équipements génèrent peu d'impacts sur le milieu environnant. Il s'agit notamment d'un chalet d'accueil ou d'un centre d'interprétation, d'un poste d'observation, d'un belvédère, d'un kiosque, d'une voie de promenade, d'une piste de randonnée pédestre ou cyclable, d'une aire de détente, d'une aire de jeu, d'une aire de pique-nique, d'un bâtiment de service et d'une cour d'entreposage pour les besoins d'entretien du site ainsi que d'un stationnement et de ses voies d'accès.

Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature

Activités de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique et d'interprétation qui sont reliées à la nature et qui nécessitent des aménagements mineurs liés à l'accès aux espaces afin de permettre aux personnes d'observer et de faire découvrir le milieu environnant, de pratiquer des activités de recherche ou de prélever des échantillons de sol, d'eau, d'air, de flore ou de faune. ».

42. Le tableau 3.1.1 intitulé « Catégories d'affectation du sol » inclus à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacé par le tableau joint en annexe 22 au présent règlement.

43. La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 23 au présent règlement.

44. La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse à la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par la carte jointe en annexe 24 au présent règlement.

45. La section 3.1 intitulée « Les paramètres réglementaires » du chapitre 3 de la partie I de ce plan d'urbanisme est modifiée par l'ajout, après la sous-section 3.1.2, de la sous-section 3.1.3 intitulée « La densité résidentielle minimale » jointe en annexe 25 au présent règlement.

46. La carte 3.1.3 intitulée « La densité résidentielle minimale » jointe en annexe 26 au présent règlement est insérée dans la nouvelle sous-section 3.1.3 créée en vertu du présent règlement.

47. L'illustration intitulée « Les secteurs de planification détaillée » de la partie I de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'illustration jointe en annexe 27 au présent règlement.

48. La section 4.19 intitulée « Meadowbrook » de la partie I de ce plan d'urbanisme est supprimée.

49. La section intitulée « La Charte de la Ville de Montréal » incluse dans l'encadré intitulé « Le contexte juridique » de la partie III de ce plan d'urbanisme est modifiée par le remplacement des deux derniers alinéas par l'alinéa suivant :

« Le document complémentaire au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ne doit pas être confondu avec le document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Les deux documents complémentaires s'appliquent conjointement. Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal comporte des dispositions portant notamment sur le patrimoine bâti ou naturel, le parcours riverain, l'archéologie et l'environnement sain. ».

50. La section intitulée « Le contenu du document complémentaire » de la partie III de ce plan d'urbanisme est modifiée par :

- 1° la suppression, au quatrième alinéa, des mots « Le stationnement pour vélos vise à soutenir ce mode alternatif de transport. »;
- 2° le remplacement, au septième alinéa, des mots « , équipements mécaniques et enseignes publicitaires » par les mots « et équipements mécaniques »;
- 3° le remplacement, au huitième alinéa, des mots « mise en valeur : l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, les secteurs et bâtiments patrimoniaux, les territoires d'intérêt archéologique ainsi que les écoterritoires » par les mots « mise en valeur. ».

51. La section intitulée « Définitions » de la partie III de ce plan d'urbanisme est modifiée par la suppression des définitions de « Emplacement situé en bordure d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage », « Enseigne publicitaire », « Module publicitaire » et « Panneau-réclame ».

52. La section 2.2 intitulée « Le stationnement pour vélos » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée.

53. La section 5.2 intitulée « Le parcours riverain » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée.

54. La section 5.4 intitulée « La compatibilité des dispositions d'urbanisme de part et d'autre des limites d'arrondissements » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée, à l'exception de la sous-section intitulée « Mise en contexte » et de la sous-section 5.4.3 intitulée « Le contingentement ».

55. La section 5.6 intitulée « Les arbres » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée, à l'exception de la sous-section intitulée « Mise en contexte » et de la sous-section 5.6.2 intitulée « La préservation d'arbres ».

56. Le titre de la section 5.8 intitulée « Les antennes, les équipements mécaniques et les enseignes publicitaires » de la partie III de ce plan d'urbanisme est remplacée par le titre « Les antennes et les équipements mécaniques ».

57. La sous-section 5.8.3 intitulée « Les enseignes publicitaires » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée.

58. La section 6.2 intitulée « Les secteurs et bâtiments patrimoniaux » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée.

59. La section 6.3 intitulée « Les territoires d'intérêt archéologique » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée.

60. La section 6.4 intitulée « Les écoterritoires » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée.

61. La sous-section 7.1.1 intitulée « Les autoroutes, voies de chemin de fer et gares de triage » de la partie III de ce plan d'urbanisme est modifiée par l'ajout de l'alinéa suivant :

« Les arrondissements doivent considérer comme étant un emplacement situé en bordure d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage tout emplacement adjacent à cette autoroute, voie de chemin de fer ou gare de triage ou qui en est séparé par une voie de circulation ou un parc, ou par une voie de circulation et par un parc. ».

62. La sous-section 7.1.2 intitulée « L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal » de la partie III de ce plan d'urbanisme est supprimée.

63. La partie III de ce plan d'urbanisme est modifiée par l'ajout, après la section 7.1, de la section suivante :

« 7.2 Dérogations

La réglementation d'urbanisme d'un arrondissement peut prévoir que, dans le cadre d'une procédure de dérogation, le nombre maximum d'unités de stationnement prescrit par la réglementation d'urbanisme peut être dépassé pour des raisons liées à un usage particulier, comme un hôpital, qui ne peut être desservi à toute heure par transport collectif.

La réglementation d'urbanisme d'un arrondissement ne peut prévoir dans le cadre d'une procédure de dérogation l'autorisation d'un usage autre qu'un usage industriel et l'usage parc dans un rayon de 500 mètres d'un centre de traitement de matières organiques (centre de biométhanisation, centre de compostage ou centre de prétraitement des ordures ménagères), sauf pour un usage jugé compatible par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

La réglementation d'urbanisme d'un arrondissement ne peut prévoir dans le cadre d'une procédure de dérogation qu'une nouvelle installation de transport d'hydrocarbures par pipeline soit autorisée à moins de 300 mètres de l'un des usages sensibles suivants :

- 1° un usage résidentiel;
- 2° un des équipements collectifs et institutionnels suivants:
 - bibliothèque;
 - centre d'hébergement et de soins de longue durée;
 - centre de protection de l'enfance et de la jeunesse;
 - centre de réadaptation;
 - centre de services de santé et de services sociaux;
 - centre hospitalier;
 - école;
 - établissement culturel, tel qu'un lieu de culte et un couvent;

- garderie. ».

64. L'annexe B intitulée « La silhouette du Centre » de la partie III de ce plan d'urbanisme est remplacée par l'annexe B jointe en annexe 28 au présent règlement.

ANNEXE 1

CARTE INTITULÉE « VILLE, AGGLOMÉRATION ET COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL »

ANNEXE 2

CARTE 1.1 INTITULÉE « LES SECTEURS ÉTABLIS, LES SECTEURS À CONSTRUIRE ET LES SECTEURS À TRANSFORMER »

ANNEXE 3

CARTE 2.1.1 INTITULÉE « LES SECTEURS À REVITALISER »

ANNEXE 4

CARTE 2.1.2 INTITULÉE « LES PRINCIPALES COMPOSANTES COMMERCIALES »

ANNEXE 5

CARTE 2.2.1 INTITULÉE « LE TRANSPORT COLLECTIF »

ANNEXE 6

CARTE 2.2.2 INTITULÉE « LES SECTEURS PROPICES À UNE INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS »

ANNEXE 7

CARTE 2.2.3 INTITULÉE « LE RÉSEAU ROUTIER »

ANNEXE 8

CARTE 2.2.5 INTITULÉE « LES RÉSEAUX FERROVIAIRE ET ROUTIER À FORT DÉBIT, INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES »

ANNEXE 9

CARTE 2.4.1 INTITULÉE « LE SCHÉMA DES SECTEURS D'EMPLOIS »

ANNEXE 10

ILLUSTRATION 2.4.1 INTITULÉE « LES SECTEURS D'AFFAIRES ET DE COMMERCE À DENSIFIER EN RELATION AVEC LA CRÉATION DE NOUVEAUX CORRIDORS DE TRANSPORT COLLECTIF »

ANNEXE 11

ILLUSTRATION 2.4.2 INTITULÉE « LES SECTEURS D'EMPLOIS À RÉAMÉNAGER EN RELATION AVEC DES INTERVENTIONS STRUCTURANTES SUR LE RÉSEAU ROUTIER »

ANNEXE 12

ILLUSTRATION 2.4.3 INTITULÉE « LES GRANDS SITES INDUSTRIELS DÉSAFFECTÉS À METTRE EN VALEUR À DES FINS D'EMPLOIS »

ANNEXE 13

ILLUSTRATION 2.4.4 INTITULÉE « LES SECTEURS PROPICES À UNE TRANSFORMATION À DES FINS D'ACTIVITÉS MIXTES »

ANNEXE 14

ILLUSTRATION 2.5.1 INTITULÉE « LE PARCOURS RIVERAIN »

ANNEXE 15

CARTE 2.5.1 INTITULÉE « LES PARCS ET LES ESPACES VERTS »

ANNEXE 16

ILLUSTRATION 2.5.3 INTITULÉE « LES ENTRÉES DE VILLE »

ANNEXE 17

CARTE 2.6.1 INTITULÉE « LE PATRIMOINE BÂTI »

ANNEXE 18

CARTE 2.6.2 INTITULÉE « LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE »

ANNEXE 19

TABLEAU 2.6.1 INTITULÉ « OBJECTIFS DE CONSERVATION ET D'AMÉNAGEMENT DES ÉCOTERRITOIRES »

ANNEXE 20

CARTE 2.6.3 INTITULÉE « LE PATRIMOINE NATUREL »

ANNEXE 21

ILLUSTRATION 2.7.5 INTITULÉE « LA FALAISE SAINT-JACQUES »

ANNEXE 22

TABLEAU 3.1.1 INTITULÉE « CATÉGORIES D'AFFECTATION DU SOL »

ANNEXE 23

CARTE 3.1.1 INTITULÉE « L'AFFECTATION DU SOL »

ANNEXE 24

CARTE 3.1.2 INTITULÉE « LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION »

ANNEXE 25

SECTION 3.1.3 INTITULÉE « LA DENSITÉ RÉSIDEN­TIELLE MINIMALE »

ANNEXE 26

CARTE 3.1.3 INTITULÉE « LA DENSITÉ RÉSIDEN­TIELLE MINIMALE»

ANNEXE 27

ILLUSTRATION INTITULÉE « LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE »

ANNEXE 28

ANNEXE B INTITULÉE « LA SILHOUETTE DU CENTRE »



Ce règlement a été promulgué par l’avis public affiché à l’hôtel de ville et publié dans Le Devoir le XXXXXX.

GDD : 1151013002