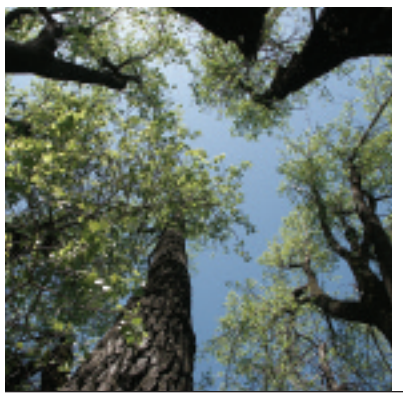
# MONTRÉAL adopte sa vision d'avenir avec le PLAN D'URBANISME







Mot du Maire
de Montréal
**Gérald Tremblay**



Le Plan d'urbanisme est maintenant le document de référence en matière d'aménagement et de mise en valeur du territoire aussi bien pour l'Administration municipale que pour ses partenaires privés, publics et associatifs. Ce Plan représente à la fois un instrument grâce auquel nous serons en mesure d'améliorer le cadre de vie de la population montréalaise et un contrat social liant les citoyennes et les citoyens autour d'objectifs communs et partagés quant à la vision de leur ville.

Il s'agit de l'aboutissement d'un effort important de concertation entre les arrondissements, les élus, les acteurs du milieu et, plus largement, les Montréalaises et les Montréalais. Ceux-ci ont eu l'occasion d'indiquer leurs préoccupations, leurs souhaits et les projets qu'ils souhaitent voir se réaliser. Ils l'ont fait notamment lors du Concours d'idées accompagnant l'élaboration du Plan et dans le cadre de la consultation publique sur la version préliminaire du Plan, en 2004.

Le Plan d'urbanisme s'appuie non seulement sur plusieurs consensus formulés au Sommet de Montréal de 2002 mais, aussi sur une consultation publique. Il tient compte de la nécessité d'assurer un équilibre entre une vision d'ensemble et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des arrondissements. Il veille également à garantir que l'aménagement de Montréal soit à l'avenir fondé sur le développement durable.

Je suis très fier de vous proposer ce Plan d'urbanisme qui représente pour moi, comme pour celles et ceux qui ont travaillé à sa conception, un objectif atteint, une promesse remplie et un espoir pour l'avenir.

La Ville de Montréal, en collaboration étroite avec ses divers partenaires et avec la participation de l'ensemble de sa population, assumera le leadership dans sa mise en œuvre. Le Plan d'urbanisme est une invitation à réussir ensemble l'avenir de Montréal. Je vous invite à vous l'approprier.

## POURQUOI UN PLAN D'URBANISME ?

Le Plan d'urbanisme constitue une responsabilité du conseil municipal et présente la vision d'aménagement et de développement de la ville. Il traite des questions touchant l'ensemble du territoire montréalais et veille à ce que l'identité distinctive de chacun des 27 arrondissements soit mise en valeur.

Le Plan définit les orientations qui concernent le développement des secteurs résidentiels, commerciaux ou d'emplois. Il considère, dans une perspective intégrée pour tout le territoire, des enjeux comme le transport, la protection des milieux naturels et l'environnement. Ainsi, il contribue à ce que les retombées positives du développement urbain soient maximisées pour l'ensemble de la population, tout en minimisant les coûts pour chacun.

Le Plan d'urbanisme constitue le plus important document officiel produit par la Ville quant à l'aménagement de son territoire.



Mot de **Stéphane Harbour**
Membre du comité exécutif de Montréal
Responsable de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture

La finalisation du nouveau Plan d'urbanisme correspond à une occasion unique de définir l'aménagement de la ville que les Montréalaises et les Montréalais désirent pour eux-mêmes et pour les générations futures. L'Administration municipale profite de cette conjoncture extraordinaire pour définir un environnement urbain stimulant qui traduit véritablement nos valeurs individuelles et collectives.

Le Plan d'urbanisme exprime une vision dynamique de l'avenir de notre ville. Il énonce la volonté de consolider le territoire urbanisé, de maintenir la qualité des milieux de vie déjà bâtis tout en respectant le caractère spécifique de chaque arrondissement. Avec cette vision, Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs et prévoit des interventions qui amélioreront, entre autres, les liens entre les milieux de vie et les secteurs d'emplois.

L'une des orientations fondamentales du Plan d'urbanisme est la reconstruction de la ville sur elle-même en soutenant la transformation à d'autres fins de secteurs sous-utilisés, tels les triages ferroviaires et les friches industrielles. Il importe aussi d'intensifier et de diversifier les activités urbaines autour de certaines stations de métro et gares de train de banlieue de manière à accroître l'utilisation du transport collectif et à créer des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets.

J'invite toutes les Montréalaises et tous les Montréalais à contribuer à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et à la construction d'une ville plus belle, plus écologique et plus prospère.

## AVEZ-VOUS UN PLAN ? LE CONCOURS D'IDÉES DU PLAN D'URBANISME

De novembre 2002 à juin 2003, plus de 1 400 personnes ont répondu à l'invitation de communiquer ce qu'ils souhaitent améliorer dans leur voisinage et dans leur ville. Avec ce concours d'idées, la Ville de Montréal a pu apprécier les préoccupations de la population. À titre d'exemple, les participants au concours ont désigné le mont Royal comme lieu le plus significatif de Montréal.

En fonction des principaux thèmes abordés par le concours – qualité de vie, transports, environnement naturel, protection du patrimoine, équipements collectifs – les réponses des participants ont servi à bonifier le contenu du Plan d'urbanisme.

Les élèves de 14 écoles primaires de Montréal ont également fait connaître leur vision de l'environnement urbain idéal en présentant une série de dessins et de textes.

Pour en savoir plus sur le concours, veuillez consulter le site Internet à **www.ville.montreal.qc.ca/concours-plan**




Pour obtenir la version intégrale du Plan d'urbanisme, n'hésitez pas à visiter le site Internet.

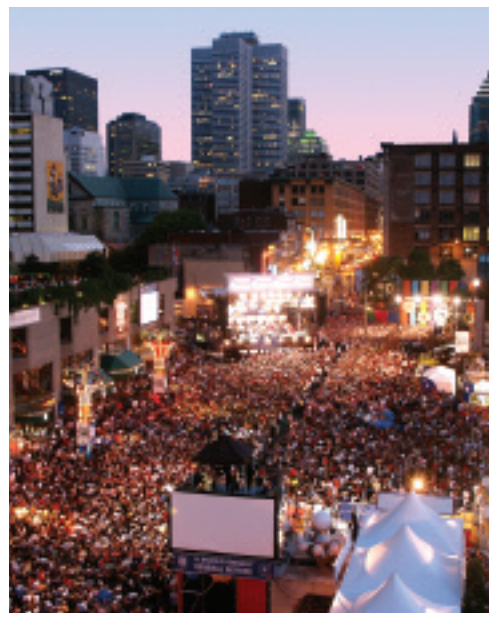
**www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme**

Montréal

# Le Plan d'urbanisme en bref

| | | | |
|---|---|---|---|
| Un territoire municipal couvrant **500** kilomètres carrés | Entre **60 000** et **75 000** logements construits d'ici 10 ans | **180** kilomètres de parcours riverain à mettre en valeur | **11** kilomètres carrés de terrains vacants à construire sur tout le territoire |

## MONTRÉAL, POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VILLE



L'élaboration du Plan d'urbanisme constitue une occasion unique de réfléchir collectivement à la **construction de la nouvelle ville**. La géographie distinctive de Montréal, la qualité et la convivialité de ses milieux de vie, la diversité de ses habitants, sa vitalité culturelle et économique ainsi que ses réseaux de transport sont des atouts précieux pour sa population, mais aussi pour construire l'avenir. Pour améliorer la ville, il faut toutefois faire des choix cohérents en matière d'urbanisme.

La Ville souscrit aux principes du développement durable. Quant à l'aménagement de son territoire, elle adopte une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale et de préservation de l'environnement. Dans le souci de répondre aux aspirations de ses citoyennes et de ses citoyens, les décisions d'aménagement seront prises en encourageant la **participation de la population**.

Dans la région métropolitaine, on prévoit une augmentation de 150 000 ménages entre 2004 et 2014, soit une croissance démographique modérée mais significative. Le développement escompté étant modeste, il faudra veiller à consolider les milieux existants, de manière à mieux rentabiliser les infrastructures et à mieux couvrir les coûts de leur entretien et de leur réhabilitation.

La majeure partie du territoire de Montréal est composée de secteurs établis dont la Ville entend consolider les caractéristiques existantes. On trouve aussi sur le territoire plusieurs secteurs à transformer qui sont présentement largement sous-utilisés. Pensons aux abords du secteur de l'Hippodrome et du boulevard Cavendish ou encore à certains sites anciennement occupés par l'industrie pétrochimique. La Ville prévoit soutenir le développement de ces secteurs en y amenant de **nouvelles activités** et de **nouvelles constructions**.

La Ville soutient une meilleure **qualité de l'aménagement urbain et de l'architecture** et compte assurer une véritable transformation de la culture montréalaise en ce sens afin de mieux construire le Montréal de demain.



## UN PLAN D'URBANISME DURABLE

Le Plan d'urbanisme se conforme aux principes du **développement durable**. Ceux-ci mènent à des actions qui tiennent compte à la fois des dimensions environnementales, sociales et économiques, de sorte que les générations futures puissent continuer d'avoir accès à des ressources qui assureront leur qualité de vie.

Dans l'esprit du **Protocole de Kyoto**, le Plan comprend des mesures visant à diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile. Il privilégie une plus grande utilisation du **transport collectif** et des modes de déplacement non motorisés. Il prévoit par exemple une plus grande densité de construction à distance de marche des stations de métro et des gares. Le Plan favorise également la réduction des distances entre les lieux d'habitation, les commerces, les services et les lieux de travail.

## CONSTRUIRE LE MONTRÉAL DE DEMAIN

### UNE VILLE À L'ÉCHELLE HUMAINE

Le Plan d'urbanisme affirme l'importance de la place du piéton dans la ville. Il compte rendre plus agréables et sécuritaires les secteurs résidentiels et les rues qui sont très fréquentées par les piétons telles que les artères commerçantes. À cet égard, la Ville propose les mesures suivantes : un programme de création et de réaménagement de places publiques, des trottoirs plus larges et moins encombrés, davantage d'arbres et un éclairage adéquat des rues.

Pour assurer une meilleure intégration des infrastructures de transport à la ville, le Plan d'urbanisme prévoit le démantèlement de l'échangeur Des Pins pour faire place à une intersection mieux intégrée à l'environnement du mont Royal, l'aménagement d'un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est de même que la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain.

### UNE VILLE À L'IMAGE DE SON ARCHITECTURE

La Ville souhaite faire en sorte que la population montréalaise soit plus exigeante quant à l'architecture des bâtiments qui sont construits sur le territoire. Le Plan d'urbanisme précise notamment que les nouveaux bâtiments devront bien s'intégrer aux constructions avoisinantes et que les projets commerciaux de grande surface seront soumis à une évaluation architecturale. Le Plan annonce aussi davantage de concours d'architecture de même que l'élaboration d'un Plan lumière qui permettra de mettre en valeur des bâtiments par un éclairage distinctif.

Dans une perspective de développement durable, la Ville se fait aussi plus soucieuse de la qualité écologique de l'architecture montréalaise, celle-ci devant se traduire par des techniques de construction, d'exploitation et d'entretien des bâtiments innovatrices, plus saines pour leurs usagers et plus respectueuses de l'environnement.

Le Plan d'urbanisme considère que la conservation et la mise en valeur du patrimoine contribuent aussi à une plus grande qualité de l'architecture. Il reconnaît la contribution des immeubles modernes, du patrimoine industriel et des vestiges archéologiques, de même qu'il propose des règles pour encadrer la construction et la rénovation des bâtiments dans les secteurs présentant une valeur patrimoniale.



### UNE VILLE PLUS AGRÉABLE À VIVRE

Misant sur la qualité de vie de ses 27 arrondissements, la Ville souhaite attirer davantage de nouveaux ménages au cours des prochaines années. À Pierrefonds comme à Rivière-des-Prairies, Montréal compte des terrains vacants offrant un important potentiel de développement résidentiel. On trouve aussi à Montréal des secteurs que la Ville se propose de transformer pour accueillir de l'habitation, à l'exemple du triage Outremont. Le Plan d'urbanisme fixe donc l'objectif de construire entre 60 000 et 75 000 logements à Montréal entre 2004 et 2014. Soucieuse de répondre aux besoins actuels et émergents de l'ensemble des ménages, la Ville se fixe comme cible que les logements à coût abordable pour les ménages à revenu faible ou modeste comptent pour environ 30% des nouvelles constructions résidentielles à Montréal.

La qualité des milieux de vie constitue aussi une priorité municipale, tant dans les milieux existants que dans les secteurs résidentiels à construire. Le Plan compte aussi accroître les emplois à proximité des secteurs densément habités, transformer d'anciens secteurs industriels à de nouvelles fonctions plus compatibles avec l'habitation et atténuer les nuisances, comme le bruit de la circulation automobile, les poussières ou les odeurs issues de certaines entreprises.




### DES TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS ET EFFICACES

Le transport collectif constitue le mode de transport d'avenir pour Montréal. Pour encourager son utilisation, le Plan d'urbanisme souhaite stimuler le développement immobilier à proximité des stations de métro, des gares et de certains corridors de transport collectif.

Le Plan propose également le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou et celui de la ligne orange, de la station Côte-Vertu à la gare Bois-Franc dans l'arrondissement de Saint-Laurent. Sur le réseau de train de banlieue, cinq nouvelles gares sont également envisagées dans quatre arrondissements, de même que la mise en place d'une nouvelle ligne de train qui permettra notamment de relier l'extrémité est de la ville au Centre de Montréal. L'implantation de mesures préférentielles au transport collectif, dont des voies réservées, est aussi considérée sur des artères telles que les boulevards Saint-Michel et Saint-Jean.



### LE CENTRE

Le Plan d'urbanisme a
priorité au développem
de concentrer une larg
économique du territoi
centre-ville est le secte
le transport collectif et
un important potentiel
immobilier. La Ville ent
développement comme
touristique et culturel
Centre des affaires et
La Ville souhaite aussi
importante la construc
par exemple dans le G
Faubourg Saint-Laurer
potentiel de constructi
nouveaux logements.

L'amélioration des rues
places publiques, le re
tranchée de l'autorout
l'élimination graduelle
des nombreux stationn
accueillir de nouveaux
constituent autant de
dynamisme du Centre.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **2** lignes de métro prolongées (lignes bleue et orange) | **5** nouvelles gares de train de banlieue | **10** milieux naturels protégés | **26** secteurs stratégiques à travers le territoire |

«Que le Plan d'urbanisme devienne le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire.»

Sommet de Montréal, juin 2002

Le Plan d'urbanisme définit sept grandes orientations qui constituent autant de défis à relever pour construire le Montréal de demain.

1. Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets
2. Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain
3. Un Centre prestigieux, convivial et habité
4. Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés
5. Un paysage urbain et une architecture de qualité
6. Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé
7. Un environnement sain

## La mise en œuvre du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme sera réalisé par diverses mesures réglementaires qui seront prises par chacun des arrondissements ainsi qu'avec l'aide des gouvernements et du secteur privé. Chaque année, une commission du conseil municipal étudiera publiquement un bilan de la mise en œuvre du Plan afin d'en déterminer et d'en réviser les priorités d'intervention.

La Ville compte assurer le leadership de la mise en œuvre du Plan en collaboration étroite avec les gouvernements québécois et canadien, divers partenaires parapublics, privés et associatifs, ainsi qu'avec la participation de l'ensemble de la population montréalaise.











ccorde une grande
nent du Centre. En plus
e part de la richesse
re montréalais, le
eur le mieux desservi par
t présente par ailleurs
de développement
tend ainsi soutenir son
ercial, institutionnel,
tout en consolidant le
ses activités de bureau.
y soutenir de façon
ction de logements,
riffintown ou le
nt. Le Centre recèle un
on d'environ 15 000

s d'ambiance et des
couvrement de la
e Ville-Marie ainsi que
des terrains vacants et
nements extérieurs pour
projets immobiliers,
moyens d'assurer le

### LE MONT ROYAL

Symbole par excellence de Montréal, la présence du mont Royal au cœur de la ville constitue aussi un point de repère marquant. Le Plan d'urbanisme entend préserver et mettre en valeur cette richesse unique en protégeant son patrimoine bâti et naturel, de même que les vues sur la montagne en divers points de la ville. La prédominance du mont Royal dans la silhouette montréalaise et sa distinction par rapport aux immeubles du centre-ville sera aussi assurée par un contrôle des constructions sur ses flancs et en veillant à ce qu'aucun immeuble ne soit plus élevé que son sommet.

### UNE VILLE UNIE PAR L'EAU

Traits communs reliant 15 arrondissements montréalais, le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Prairies, les lacs et les canaux de Montréal sont intimement liés à l'histoire et à l'identité de la ville. Le Plan d'urbanisme annonce la mise en valeur du parcours riverain formé par les voies de circulation ceinturant l'île de Montréal, l'île des Sœurs et l'île Bizard. Cela permettra de protéger son caractère unique en intégrant à la fois les valeurs symboliques, patrimoniales et environnementales qui y sont associées.

La Ville compte protéger les vues sur l'eau et sur les îles, améliorer l'accès public aux berges, compléter le réseau cyclable de ceinture et protéger les secteurs et les bâtiments patrimoniaux du parcours riverain. Le déplacement de l'autoroute Bonaventure, qui libérera la berge du Saint-Laurent entre Verdun et la Cité du Havre, contribuera aussi à faire de Montréal une ville résolument tournée vers son fleuve et ses autres plans d'eau.

### UNE VILLE CYCLABLE

Le Plan d'urbanisme confirme le rôle de Montréal à titre de ville cyclable par excellence en Amérique du Nord. Le vélo étant un moyen de transport à part entière, le Plan compte assurer une meilleure desserte des secteurs d'activités et des infrastructures de transport collectif par le réseau cyclable. Le Plan annonce notamment l'implantation de liens cyclables traversant le Centre, le parachèvement de la voie de ceinture de Montréal et de la Route verte, de même que l'ajout de nouveaux liens nord-sud sur l'île. En outre, le Plan d'urbanisme suggère la mise en place d'aires de stationnement sécuritaires pour vélos, notamment à proximité des lieux de travail et d'études ainsi qu'aux abords de certaines stations de métro et gares.

### UN ENVIRONNEMENT SAIN

La Ville de Montréal entend préserver le patrimoine naturel et favoriser le maintien d'un environnement sain. En accord avec la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, le Plan d'urbanisme souhaite préserver et mettre en valeur les milieux naturels d'intérêt tels que les bois, les rives et les milieux humides, en favorisant leur préservation au sein du développement urbain.

La Ville entend aussi assurer une gestion optimale des ressources que représentent l'air, l'eau et le sol. Ainsi, le Plan soutient des mesures visant à réduire les surfaces minéralisées et à diminuer l'impact des îlots de chaleur en milieu urbain.

Par ailleurs, le Plan favorise un aménagement du territoire facilitant l'utilisation de modes alternatifs de transport comme la marche, le vélo et le transport collectif. Le Plan d'urbanisme prévoit également la réhabilitation des sites contaminés, la réfection des réseaux d'eau potable et d'eaux usées ainsi que la récupération et la valorisation des matières résiduelles.

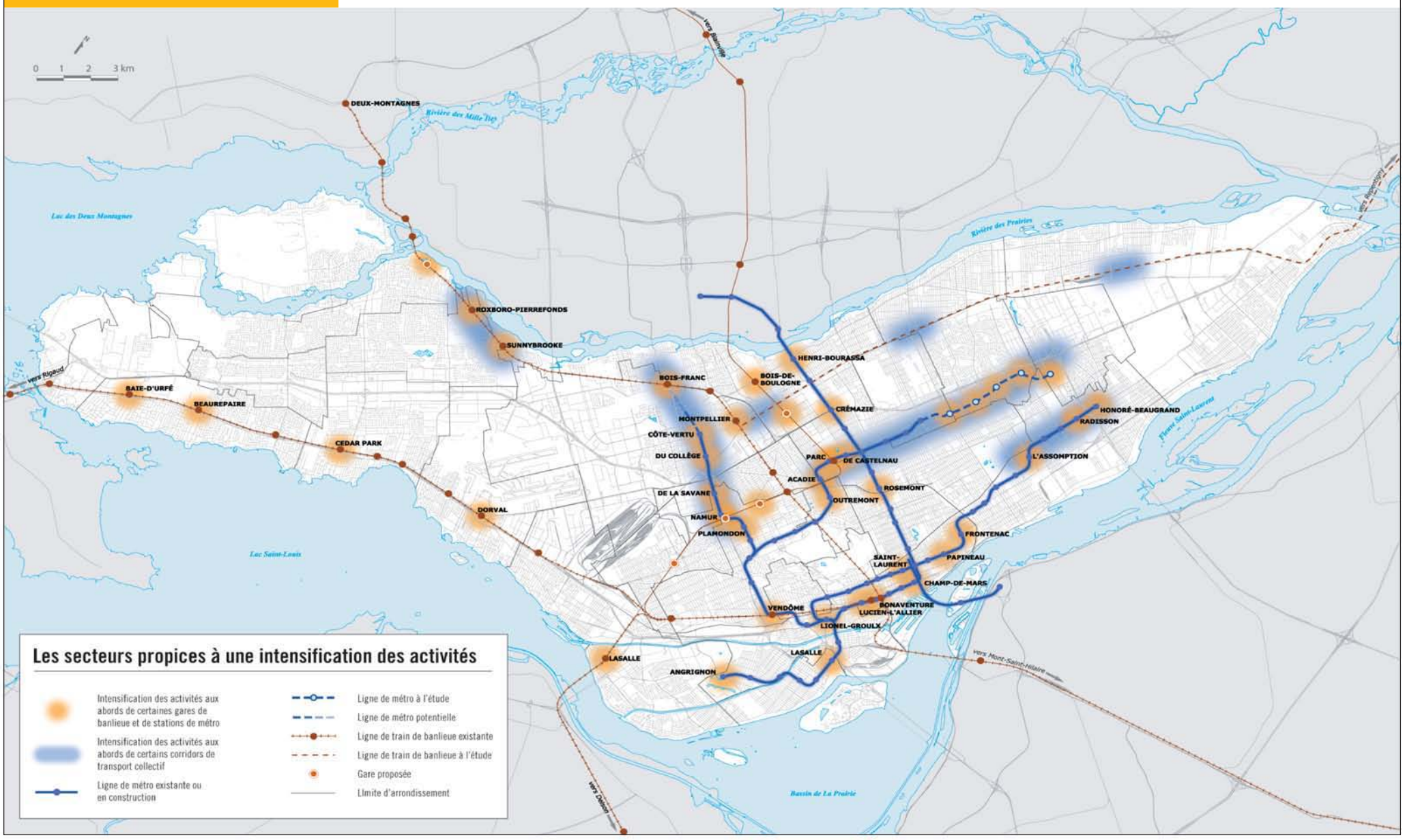
# L'intensification et la diversification des activités urbaines

Une urbanisation appropriée, accompagnée d'une amélioration du service de transport collectif, contribue à accroître l'utilisation du transport collectif tout en réduisant l'utilisation de l'automobile.

Dans cette optique, le Plan d'urbanisme met de l'avant un ensemble de mesures visant à assurer l'intensification et la diversification des activités urbaines, particulièrement aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des corridors de transport collectif structurants.

La qualité de l'aménagement du domaine public aux abords des infrastructures de transport collectif constitue aussi une préoccupation de la Ville de Montréal soutenue par le Plan d'urbanisme, dans la mesure où elle contribue à renforcer le confort et la sécurité des usagers accédant au réseau à pied, à vélo ou en autobus.

Les mesures mises de l'avant par le Plan d'urbanisme seront également soutenues par l'élaboration d'un programme d'aide financière.










# DES SECTEURS STRATÉGIQUES À PLANIFIER

Montréal compte 26 secteurs stratégiques dont les enjeux d'aménagement touchent plusieurs arrondissements ou même toute la ville. Pour chacun de ces secteurs, la Ville effectuera une planification détaillée au cours des trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme, en misant sur la participation des citoyens et de l'ensemble des intervenants concernés.

Le Plan propose des orientations et des balises d'aménagement qui pourront servir de point de départ à la planification ultérieure de ces secteurs. À titre d'exemple :

### Abords de l'aéroport

- Améliorer la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques pour reconnaître ce secteur comme la principale porte d'entrée nationale et internationale de Montréal.
- Implanter une navette ferroviaire rapide reliant l'aéroport à la Gare centrale.

### Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest

- Améliorer l'accessibilité au secteur par de nouveaux liens routiers, entre autres, dans l'axe du boulevard Cavendish.
- Améliorer le paysage urbain des grands axes routiers, notamment le boulevard Décarie.
- Densifier le secteur en soutenant le développement de commerces, de bureaux, d'équipements institutionnels et d'entreprises, particulièrement aux abords des stations de métro Namur et De La Savane.

### Boulevard Pie-IX

- Mettre en valeur le boulevard Pie-IX à titre d'entrée de ville en rehaussant la qualité de l'aménagement et de l'architecture, de même que par la protection et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial du boulevard Gouin Est et des vues vers la rivière des Prairies.

### Abords des voies du CP

- Favoriser la construction résidentielle dans certaines parties du secteur, notamment sur le site du triage Outremont.
- Atténuer les nuisances générées par les activités ferroviaires sur les milieux résidentiels adjacents.
- Compléter la Route verte en améliorant la vocation cyclable des abords de l'axe ferroviaire.

### Canal de Lachine

- Construire des bureaux, des commerces et une gamme variée de logements dans une perspective d'harmonie sociale.
- Compléter en partenariat avec Parcs Canada l'aménagement des abords du canal de Lachine (parcs, places publiques, sentiers piétonniers et voies cyclables) en portant une attention particulière au maintien de l'accès public du canal et à la mise en valeur des bassins.
- Consolider les activités économiques et mettre en valeur le patrimoine industriel du secteur.

### Galeries d'Anjou–Jean-Talon Est

- Prolonger la ligne 5 du métro jusqu'au boulevard Des Galeries-d'Anjou.
- Améliorer l'image du secteur et créer un milieu dynamique et animé par l'implantation d'édifices à bureaux, d'équipements culturels et récréatifs et d'immeubles résidentiels de forte densité ainsi qu'en favorisant des aménagements extérieurs soignés et une architecture de qualité.

### Havre de Montréal

- Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire.
- Redonner le fleuve Saint-Laurent à la population en améliorant l'accessibilité de ses berges et en complétant l'aménagement du Vieux-Port et des berges des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.
- Assurer la préservation du patrimoine industriel, architectural et naturel du Havre, par exemple le silo numéro 5, Habitat 67 et le bois de l'Île Sainte-Hélène.
- Favoriser la mise en place d'un corridor de transport collectif, tel un tramway moderne ou une navette, reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

### Sites Glen et Turcot

- Soutenir l'implantation d'entreprises industrielles génératrices d'emplois sur le site Turcot et l'implantation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur la partie ouest du site Glen combiné à un développement résidentiel et de bureaux respectant les caractéristiques du secteur environnant.
- Élaborer un plan de protection et de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques, particulièrement quant aux problèmes d'érosion.

### L'Acadie-Chabanel

- Intensifier et diversifier les activités économiques en favorisant le réaménagement ou le recyclage des bâtiments existants.
- Implanter un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'avenue Du Parc et une gare sur la ligne de train de banlieue Montréal-Blainville à l'angle de la rue Chabanel.

### L'Anse-à-l'Orme

- Préserver les milieux naturels de grande valeur, dont le bois Angell, les marécages et la rivière à l'Orme.
- Intégrer harmonieusement les projets de développement urbain et routier aux milieux naturels d'intérêt écologique.
- Améliorer l'accès aux gares de train de banlieue et la desserte du secteur par de nouveaux liens routiers.
- Créer un corridor récréatif entre les parcs-nature du Cap-Saint-Jacques et de l'Anse-à-l'Orme, le bois Angell et la gare Beaurepaire.



# Mot du maire

Chères Montréalaises,

Chers Montréalais,

Le Plan d'urbanisme est maintenant le document de référence en matière d'aménagement et de mise en valeur du territoire aussi bien pour l'administration municipale que pour ses partenaires privés, publics et associatifs. Ce Plan représente à la fois un instrument grâce auquel nous serons en mesure d'améliorer le cadre de vie de la population montréalaise et un contrat social liant les citoyennes et les citoyens autour d'objectifs communs et partagés quant à la vision de leur ville.

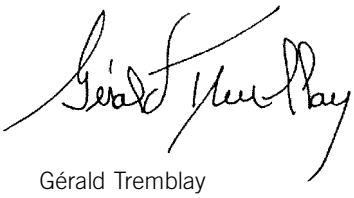
Il s'agit de l'aboutissement d'un effort important de concertation entre les arrondissements, les élus, les acteurs du milieu et, plus largement, les Montréalaises et les Montréalais. Ceux-ci ont eu l'occasion d'indiquer leurs préoccupations, leurs souhaits et les projets qu'ils souhaitent voir se réaliser. Ils l'ont fait notamment lors du Concours d'idées accompagnant l'élaboration du Plan et dans le cadre de la consultation publique sur la version préliminaire du Plan, en 2004.

Le Plan d'urbanisme s'appuie non seulement sur plusieurs consensus formulés au Sommet de Montréal de 2002 mais, aussi sur une consultation publique. Il tient compte de la nécessité d'assurer un équilibre entre une vision d'ensemble et la mise en valeur des caractéristiques distinctives de chacun des arrondissements. Il veille également à garantir que l'aménagement de Montréal soit à l'avenir fondé sur le développement durable.

Je suis très fier de vous proposer ce Plan d'urbanisme qui représente pour moi, comme pour celles et ceux qui ont travaillé à sa conception, un objectif atteint, une promesse remplie et un espoir pour l'avenir.

La Ville de Montréal, en collaboration étroite avec ses divers partenaires et avec la participation de l'ensemble de sa population, assumera le leadership dans sa mise en œuvre. Le Plan d'urbanisme est une invitation à réussir ensemble l'avenir de Montréal. Je vous invite à vous l'approprier.

Le maire de Montréal,



Gérald Tremblay

Montréal



# Mot de M. Stéphane Harbour

Chères concitoyennes,

Chers concitoyens,

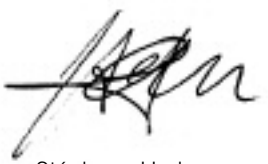
La finalisation du nouveau Plan d'urbanisme correspond à une occasion unique de définir l'aménagement de la ville que les Montréalaises et les Montréalais désirent pour eux-mêmes et pour les générations futures. L'Administration municipale profite de cette conjoncture extraordinaire pour définir un environnement urbain stimulant qui traduit véritablement nos valeurs individuelles et collectives.

Le Plan d'urbanisme exprime une vision dynamique de l'avenir de notre ville. Il énonce la volonté de consolider le territoire urbanisé, de maintenir la qualité des milieux de vie déjà bâtis tout en respectant le caractère spécifique de chaque arrondissement. Avec cette vision, Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs et prévoit des interventions qui amélioreront, entre autres, les liens entre les milieux de vie et les secteurs d'emplois.

L'une des orientations fondamentales du Plan d'urbanisme est la reconstruction de la ville sur elle-même en soutenant la transformation à d'autres fins de secteurs sous-utilisés, tels les triages ferroviaires et les friches industrielles. Il importe aussi d'intensifier et de diversifier les activités urbaines autour de certaines stations de métro et gares de train de banlieue de manière à accroître l'utilisation du transport collectif et à créer des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets.

Je profite de l'occasion pour remercier chaleureusement l'ensemble des intervenants qui ont participé à l'élaboration et à la finalisation du Plan d'urbanisme, principalement Robert Libman, Michel Lincourt et l'équipe de la Direction du développement urbain dirigée par Céline Topp et Pierre Sainte-Marie.

J'invite toutes les Montréalaises et tous les Montréalais à contribuer à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et à la construction d'une ville plus belle, plus écologique et plus prospère.



Stéphane Harbour,
Membre du comité exécutif de Montréal
Responsable de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture
Ville de Montréal

# Table des matières

Introduction

Partie I — Les éléments pan-montréalais

Chapitre 1 — Le parti d'aménagement 5

Chapitre 2 — Les orientations d'aménagement

2.1 Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets 11
Objectif 1 13
Objectif 2 25

2.2 Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain 33
Objectif 3 35
Objectif 4 61

2.3 Un Centre prestigieux, convivial et habité 67
Objectif 5 71
Objectif 6 79
Objectif 7 87

2.4 Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés 95
Objectif 8 101
Objectif 9 107
Objectif 10 111

2.5 Un paysage urbain et une architecture de qualité 113
Objectif 11 115
Objectif 12 131
Objectif 13 137
Objectif 14 143

2.6 Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé 149
Objectif 15 151
Objectif 16 165

2.7 Un environnement sain 171
Objectif 17 173
Objectif 18 185
Objectif 19 189

Chapitre 3 — La mise en œuvre du Plan d'urbanisme 195

3.1 Les paramètres réglementaires 196

3.2 La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes 205

3.3 Les partenaires de la mise en œuvre 209

Chapitre 4 — La planification détaillée 213
4.1 Abords de l'aéroport 216
4.2 Abords des voies du CP 218
4.3 Angrignon 220
4.4 Autoroute Ville-Marie 222
4.5 Boulevard Crémazie 224
4.6 Boulevard Pie-IX 226
4.7 Bourget-Forget 228
4.8 Canal de Lachine 230
4.8.1 Griffintown 234
4.8.2 Lachine Est 236
4.9 Chemin De La Côte-de-Liesse 238
4.10 Centre des affaires 240
4.11 Complexe et Village olympiques 242
4.12 Corridor Louis-H.-La Fontaine 244
4.13 Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest 246
4.14 Galeries d'Anjou – Jean-Talon Est 248
4.15 Havre de Montréal 250
4.16 L'Acadie-Chabanel 254
4.17 L'Anse-à-l'Orme 256
4.18 Laurentien-Lachapelle 258
4.19 Meadowbrook 260
4.20 Mont Royal 262
4.21 Notre-Dame Est 264
4.22 Quartier des spectacles 266
4.23 Réseau piéton intérieur 268
4.24 Sites Glen et Turcot 271

Partie II — Les documents d'arrondissements

Partie III — Le document complémentaire

Annexe
Synthèse des orientations, des objectifs et des actions du Plan d'urbanisme
Index thématique
Lexique
Bibliographie
Remerciements

## Liste des illustrations

2.1.1 Potentiel de développement résidentiel 27
2.3.1 Le Centre des affaires 72
2.3.2 Les rues commerçantes du Centre à consolider 73
2.4.1 Les secteurs d'affaires et de commerce à densifier en relation avec la création de nouveaux corridors de transport collectif 103
2.4.2 Les secteurs d'emplois à réaménager en relation avec des interventions structurantes sur le réseau routier 104
2.4.3 Les grands sites industriels désaffectés à mettre en valeur à des fins d'emplois 105
2.4.4 Les secteurs propices à une transformation à des fins d'activités mixtes 110
2.5.1 Le parcours riverain 121
2.5.2 Les tracés fondateurs 128
2.5.3 Les entrées de ville 129
2.5.4 Les grands corridors de circulation 145
2.6.1 Le patrimoine industriel 153
2.6.2 Les parcs-nature 166
2.7.1 La qualité de l'eau en rive 179
2.7.2 Les contraintes d'occupation du sol liées à l'aéroport 190
2.7.3 Les zones inondables 191
2.7.4 La carrière Lafarge et les anciennes carrières 192
2.7.5 La falaise Saint-Jacques 193
2.7.6 Les lignes de transport d'énergie électrique 194

## Liste des graphiques

2.1.1 Potentiel de nouveaux logements à Montréal 26
2.1.2 Évolution du nombre de ménages de Montréal et de l'agglomération (RMR) 1981-2001 26
2.2.1 Poids des déplacements quotidiens effectués dans la région métropolitaine de Montréal (en %) 35
2.2.2 Évolution des déplacements se destinant à Montréal (tous motifs, 24 heures en %) 35

## Liste des cartes

1.1 Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer 9
2.1.1 Les secteurs à revitaliser 15
2.1.2 Les principales composantes commerciales 21
2.2.1 Le transport collectif 41
2.2.2 Les secteurs propices à une intensification des activités 45
2.2.3 Le réseau routier 53
2.2.4 Le réseau cyclable pan-montréalais 57
2.2.5 Les principales infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires 65
2.3.1 Le Centre et ses abords 69
2.3.2 Un Centre habité 85
2.3.3 Les axes structurants du Centre 93
2.4.1 Le schéma des secteurs d'emplois 99
2.5.1 Les parcs et les espaces verts 125
2.6.1 Le patrimoine bâti 155
2.6.2 Le patrimoine archéologique 161
2.6.3 Le patrimoine naturel 169
3.1.1 L'affectation du sol 199
3.1.2 La densité de construction 203
4.2.3 Le réseau piéton intérieur 269



« Que le Plan d'urbanisme devienne le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. »

Sommet de Montréal, juin 2002

# Introduction

LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA VERSION PRÉLIMINAIRE DU PLAN D'URBANISME

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a été chargé par le conseil municipal, en avril 2004, de mener la consultation sur la version préliminaire du Plan d'urbanisme.

L'OCPM a tenu 10 séances d'information dans autant de secteurs de la ville, du 17 mai au 16 juin, attirant environ 1 000 participants. Quelque deux cents personnes ou représentants d'organismes ont ensuite présenté leurs opinions et commentaires au cours des séances d'audiences publiques du 21 au 29 juin.

Le rapport de la commission de l'OCPM chargée de l'examen du projet de Plan d'urbanisme a été rendu public le 12 octobre 2004.

Le site Internet de l'OCPM présente tous les documents relatifs à la consultation publique du Plan d'urbanisme à l'adresse **www.ocpm.qc.ca**.

Le Plan d'urbanisme est le fruit d'une démarche de planification et de concertation amorcée au Sommet de Montréal de juin 2002. Il présente la vision d'aménagement et de développement du territoire de la Ville de Montréal ainsi que les mesures servant à mettre en œuvre les orientations et les objectifs qui en découlent.

Le Plan traite à la fois des enjeux pan-montréalais et des particularités distinctives des 27 arrondissements, reflets de l'identité aux multiples facettes de Montréal. En effet, la personnalité de cette grande ville nord-américaine se traduit de différentes façons dans chaque arrondissement, lui procurant une couleur locale distincte. Montréal, métropole culturelle et économique du Québec, au cœur d'une agglomération de plus de trois millions d'habitants, a su développer une qualité de vie enviable.

Le présent document est le produit d'un étroit arrimage entre les arrondissements et les divers services municipaux. Il correspond donc à un jalon de première importance dans la construction de la nouvelle Ville de Montréal, créée le 1er janvier 2002. De plus, l'élaboration du Plan fait appel à la participation de représentants des gouvernements et des partenaires externes. Le processus de consultation publique a en outre permis aux Montréalais de faire valoir leur point de vue quant à l'aménagement et au développement de leur ville et de leur arrondissement.

## LE CALENDRIER D'ÉLABORATION ET DE SUIVI DU PLAN D'URBANISME

### Juin 2002
- Sommet de Montréal

### Juin 2002 – Mars 2004
- Élaboration de la version préliminaire du Plan d'urbanisme
- Tenue du concours d'idées du Plan d'urbanisme
- Validation auprès de la délégation du Sommet et des partenaires externes
- Démarche de concertation sur les enjeux locaux dans chacun des arrondissements

### Avril 2004
- Adoption par le conseil municipal de la version préliminaire du Plan d'urbanisme

### Mai – Juin 2004
- Consultation publique sur la version préliminaire du Plan d'urbanisme, menée par l'Office de consultation publique de Montréal

### Octobre 2004
- Dépôt du rapport de consultation publique
- Finalisation du Plan en conséquence

### Novembre 2004
- Adoption du Plan d'urbanisme par le conseil municipal

### Janvier – Décembre 2005
- Intégration des chapitres d'arrondissement au Plan d'urbanisme
- Adoption des règlements de concordance par les conseils d'arrondissement

### 2005 – 2007
- Élaboration de la planification détaillée des secteurs stratégiques

### Annuellement
- Étude publique du bilan de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme par une commission du conseil municipal

CONCOURS D'IDÉES DU PLAN D'URBANISME : « VOUS AVEZ UN PLAN ? »

Plus de 1 400 personnes ont répondu au Concours d'idées du Plan d'urbanisme qui s'est tenu de novembre 2002 à juin 2003. Il s'agissait de sonder l'opinion des Montréalais sur ce qu'ils souhaitent améliorer dans leur voisinage et dans leur ville.

Les principaux thèmes abordés par les participants sont :

- la qualité de vie;
- la problématique des transports;
- la présence d'un environnement naturel de qualité;
- la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti;
- les équipements collectifs.

Le mont Royal a par ailleurs été désigné comme le lieu le plus significatif de Montréal.

De plus, 14 écoles primaires ont participé à la section du concours s'adressant aux enfants. Ceux-ci ont abordé essentiellement les mêmes sujets que leurs aînés et ont illustré, par leurs dessins, l'environnement urbain rêvé.

Le site Internet **www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme** présente les principaux résultats de ce concours.

## La nature et la portée du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme constitue un contrat social entre la Ville, les gouvernements, les partenaires privés et communautaires et l'ensemble de la population. La vision soutenue par le Plan, sur un horizon de planification de 10 ans, s'appuie sur l'analyse du contexte et des enjeux actuels. Toutefois, cette vision ne se veut pas statique. Par conséquent, le Plan d'urbanisme doit être considéré comme dynamique et évolutif. Son contenu sera donc modifié au besoin, selon les enjeux qui pourront émerger ultérieurement, et ce, dans le cadre d'un processus transparent et public de discussion et de consultation. De plus, la Ville prévoit réviser le Plan d'urbanisme tous les cinq ans.

Ce premier plan d'urbanisme de Montréal répond d'abord aux exigences de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Il dresse les orientations d'aménagement et de développement du territoire et présente les paramètres réglementaires de l'affectation du sol et de sa densité d'occupation. La réglementation d'urbanisme, qui relève des arrondissements, se conformera à ces orientations et à ces paramètres dans un délai de 12 mois suivant l'adoption du Plan. Par ailleurs, le Plan d'urbanisme de Montréal sera conforme au futur Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dont l'adoption est prévue en 2005.

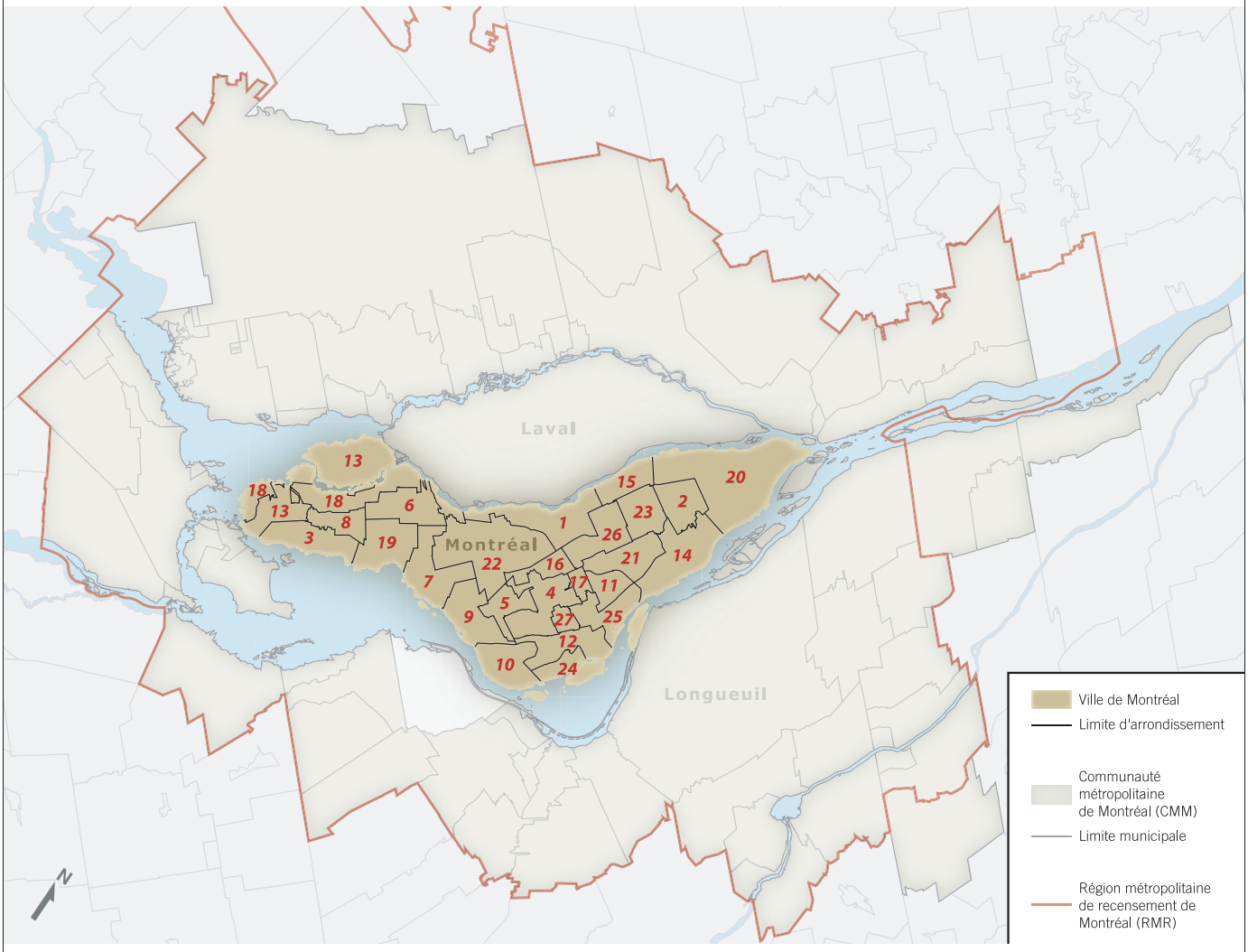
Le Plan innove à plusieurs égards. D'abord, son approche axée sur les enjeux et les moyens de mise en œuvre, dans une perspective transversale, le distingue d'une approche sectorielle et conventionnelle. De plus, le Plan prévoit une stratégie municipale d'investissements liant les objectifs et les projets d'intervention aux outils financiers de la Ville. Plusieurs des politiques sectorielles que la Ville de Montréal compte mettre en place au cours des prochaines années trouvent également écho dans le Plan d'urbanisme. Elles sont liées aux orientations d'aménagement du Plan et à leur mise en œuvre.

**LES POLITIQUES SECTORIELLES**

À la suite du Sommet de juin 2002, la Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'un ensemble de politiques sectorielles auxquelles le Plan fait écho. Les politiques suivantes font l'objet d'un encadré dans les sections appropriées du chapitre 2 de la partie I :

- la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée (voir objectif 1);
- le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs (voir objectif 1);
- la Stratégie d'inclusion du logement abordable (voir objectif 2);
- le Plan de transport (voir objectif 3);
- la Politique culturelle (voir objectif 5);
- la Stratégie de développement économique (voir objectif 8);
- la Politique de l'arbre (voir objectif 11);
- la Politique sur l'affichage commercial (voir objectif 13);
- la Politique du patrimoine (voir objectif 15);
- la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (voir objectif 16);
- le Plan stratégique de développement durable (voir objectif 17);
- le Plan municipal de gestion des matières résiduelles (voir objectif 17);
- la Politique d'atténuation du bruit (voir objectif 18).

## MONTRÉAL ET LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL




## ARRONDISSEMENTS DE MONTRÉAL

1 Ahuntsic-Cartierville
2 Anjou
3 Beaconsfield-Baie d'Urfé
4 Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
5 Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest
6 Dollard-Des Ormeaux–Roxboro
7 Dorval–L'Île-Dorval
8 Kirkland
9 Lachine
10 LaSalle
11 Le Plateau-Mont-Royal
12 Le Sud-Ouest
13 L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève–Sainte-Anne-de-Bellevue
14 Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
15 Montréal-Nord
16 Mont-Royal
17 Outremont
18 Pierrefonds-Senneville
19 Pointe-Claire
20 Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est
21 Rosemont–La Petite-Patrie
22 Saint-Laurent
23 Saint-Léonard
24 Verdun
25 Ville-Marie
26 Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
27 Westmount

LES INSTRUMENTS D'URBANISME

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* détermine trois principaux outils d'urbanisme applicables à Montréal :

- Le Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dont l'adoption est prévue en 2005, énoncera la vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social et déterminera les grandes orientations d'aménagement et les grandes affectations du territoire. Le plan et la réglementation d'urbanisme de Montréal devront être conformes au Schéma.
- Le plan d'urbanisme est un outil de planification et de gestion adopté par le conseil municipal. Il comprend notamment les orientations d'aménagement du territoire, l'affectation du sol et les densités de son occupation ainsi que le tracé projeté et le type des principales voies de circulation. Le Plan d'urbanisme de Montréal est accompagné d'un document complémentaire. Les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) sont également une composante du plan d'urbanisme.
- Les règlements d'urbanisme fixent les règles d'émission des permis de construction et de modification. Ils sont adoptés par le conseil d'arrondissement et doivent être conformes au plan d'urbanisme. Le principal outil réglementaire est le règlement de zonage.

  Les autres règlements d'urbanisme comprennent :
  - les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) et les projets particuliers;
  - les règlements de lotissement et de construction;
  - les règlements relatifs aux permis, aux dérogations mineures et aux usages conditionnels.

## La structure du document

Le Plan d'urbanisme est composé de trois parties. La première présente le contenu qui concerne l'ensemble du territoire montréalais. La deuxième contient des éléments spécifiques à chacun des 27 arrondissements. Le document complémentaire constitue la troisième partie.

### La partie I

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme présente la vision encadrant les sept orientations d'aménagement. Le deuxième chapitre présente le détail de celles-ci qui se déclinent en objectifs d'aménagement eux-mêmes concrétisés par des actions. Le troisième chapitre porte sur la mise en œuvre du Plan, soit le suivi de la mise en œuvre, les paramètres réglementaires, la stratégie municipale d'investissement et les partenaires. Enfin, le quatrième chapitre traite des secteurs qui feront l'objet d'une planification détaillée subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme.

### La partie II

La deuxième partie du Plan présente, pour chacun des 27 arrondissements :

- la synthèse des orientations pan-montréalaises;
- un agrandissement de la carte d'affectation du sol;
- un agrandissement de la carte des densités de construction;
- un agrandissement de la carte des parcs et des espaces verts;
- un agrandissement de la carte du patrimoine bâti;
- la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial de l'arrondissement.

Le Plan d'urbanisme pourra être modifié à l'initiative d'un arrondissement pour y insérer les éléments suivants :

- les orientations d'aménagement et de développement spécifiques à l'arrondissement en fonction des enjeux locaux;
- le traitement des secteurs locaux de planification détaillée;
- les paramètres réglementaires spécifiques à l'arrondissement;
- le plan d'action local.

### La partie III

Le document complémentaire du Plan d'urbanisme est présenté dans la troisième partie. Il détermine des règles et des critères encadrant les règlements d'urbanisme des arrondissements et découle des parties I et II du Plan.

**LE SITE INTERNET DU PLAN D'URBANISME**

Le Plan d'urbanisme de Montréal peut être consulté depuis le site Internet à l'adresse **www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme**.

Le site présente l'ensemble du contenu du Plan de même que les études connexes qui ont servi à son élaboration. S'y trouvent également les hyperliens vers les sites de données socio-économiques et d'autres sites pertinents.

Le site Internet du Plan d'urbanisme est mis à jour régulièrement pour intégrer les modifications qui y sont apportées.

# 1.

# le parti d'aménagement

# 1 Le parti d'aménagement

L'élaboration du Plan d'urbanisme constitue une occasion unique de réfléchir collectivement au devenir de la ville. Montréal est une métropole dotée d'attributs enviables à maints égards. Sa géographie distinctive, la qualité et la convivialité de ses milieux de vie, la diversité de ses habitants, sa vitalité culturelle et économique ainsi que ses réseaux de transport sont des atouts précieux pour construire l'avenir. Il est toutefois nécessaire de rechercher davantage de cohérence dans les choix d'urbanisme afin de rendre Montréal encore plus conviviale et dynamique.

La Ville de Montréal souscrit aux principes du **développement durable**, notamment quant à l'aménagement de son territoire, et entend mettre en œuvre à cet effet une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale, de préservation de l'environnement et de respect des besoins des générations futures. Les décisions d'aménagement se prendront en encourageant la participation des citoyens et en tenant compte de la volonté exprimée dans le cadre de consultations publiques.

Cette approche s'inscrit dans un mouvement de prise de conscience de l'importance du rôle que joue l'aménagement urbain quant à la viabilité des collectivités. Montréal doit offrir un cadre plaisant et une diversité d'expériences urbaines pour tous ses citoyens et ses visiteurs. De même, dans la perspective de permettre à tous les citoyens une utilisation des lieux et des équipements publics ainsi que l'accessibilité à l'ensemble des bâtiments privés ou publics, le Plan d'urbanisme souscrit aux principes d'accessibilité universelle. La qualité de l'aménagement urbain a également des incidences sur la santé publique. Ainsi, le Plan soutient un ensemble de mesures liées à la qualité des logements, des équipements publics, des milieux naturels et de l'environnement pour améliorer les conditions de vie des citoyens.

Dans la région métropolitaine, la croissance démographique des prochaines années sera modérée mais significative puisqu'on prévoit, entre 2004 et 2014, une augmentation de 150 000 ménages. Le développement escompté étant modeste, il faudra d'autant plus veiller à ne pas l'étaler et à consolider le tissu urbain existant, en renforçant notamment les liens entre les divers secteurs d'activités urbaines. Dans l'esprit du développement durable, cela contribuera à mieux rentabiliser les infrastructures et à mieux couvrir les coûts afférents d'entretien et de réhabilitation. Avant tout, le Plan d'urbanisme vise donc un accroissement marqué de la qualité de l'aménagement urbain et de l'architecture ainsi qu'un changement en ce sens de la culture montréalaise.

LE PROTOCOLE DE KYOTO

Le Protocole de Kyoto, ratifié en 1997, vise à stabiliser les concentrations atmosphériques de gaz à effet de serre (GES) à un niveau qui empêchera toute perturbation dangereuse du système climatique. Pour le Canada, cela correspond à une réduction moyenne de 6 % des émissions de GES. Au Québec, le secteur des transports compte pour 38 % des émissions, ce qui en fait le principal responsable de l'augmentation des GES. Le quart des émissions du Québec provient du territoire montréalais.

Cela souligne le rôle majeur que la Ville de Montréal peut jouer dans la mise en application du Protocole de Kyoto, à titre de municipalité et de membre de la Communauté métropolitaine.

Le Plan d'urbanisme, en proposant un modèle de développement durable qui vise, entre autres, à diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile et à protéger les espaces naturels, constitue l'une des contributions de la Ville en ce sens.







Il importe d'abord de reconnaître la qualité des acquis et de veiller à leur maintien. En effet, la majeure portion du territoire de Montréal est composée de **secteurs établis** pour lesquels la Ville prévoit essentiellement la consolidation des caractéristiques existantes, tant sur le plan des activités autorisées que de la forme urbaine (voir carte 1.1).

Par ailleurs, des défis importants doivent être relevés en matière d'aménagement et de consolidation du territoire. Sur une superficie totale de 500 km$^2$, 26 km$^2$ sont encore vacants à Montréal. Quelque 11 km$^2$ de terrains vacants sont disséminés dans les secteurs établis. Les **secteurs à construire**, destinés à des fins d'habitation ou de lieux d'emplois, représentent également une superficie de 11 km$^2$. De plus, la Ville prévoit à terme des changements radicaux dans de nombreux **secteurs à transformer**, présentement largement sous-utilisés, autant en ce qui concerne la forme que les activités urbaines; on y retrouve aussi des terrains vacants d'une superficie totale de 4 km$^2$.

Il s'agit en fait de soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même.

- Dans l'esprit du **Protocole de Kyoto**, le développement se fera de manière à accroître l'utilisation du **transport collectif** et des modes de transport actif. On vise ainsi la consolidation et une certaine densification de l'urbanisation, notamment à distance de marche des stations de métro et des gares de train de banlieue, dans le respect des caractéristiques de chaque milieu.
- Le Plan mise également sur une plus grande **diversité des activités** dans certains secteurs de la ville, afin de réduire les distances entre les lieux d'habitation, les commerces et les autres points de service ainsi que les lieux d'emplois en général, toujours dans le respect des caractéristiques de chaque milieu. Cela contribuera à rendre ceux-ci plus dynamiques et à accroître le sentiment d'appartenance des résidents.
- Cela se traduira notamment par l'importance accordée au **développement optimal du Centre** de Montréal. Il s'agit en effet du secteur le mieux desservi en transport collectif, qui est déjà diversifié et dense, mais qui présente encore un potentiel important, notamment avec les quelque 60 hectares de terrains vacants qu'on y trouve et les nombreux immeubles pouvant être recyclés à de nouvelles fonctions.
- Les **milieux de vie résidentiels** de Montréal présentent de façon générale une qualité et une diversité indéniables. Le Plan entend favoriser l'épanouissement des caractéristiques de chacun tout en prévoyant des interventions plus marquées où cela est requis.





LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement durable répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. En fait, il s'agit d'une approche équilibrée qui intègre les dimensions environnementales, sociales et économiques. On vise ainsi l'intégrité écologique, l'efficacité économique ainsi que l'équité sociale entre les nations, les individus et les générations.

- Le maintien de l'intégrité écologique exige que le développement respecte le rythme de renouvellement ou d'épuisement des ressources naturelles et qu'il minimise l'impact des activités humaines sur l'environnement.
- Une économie efficace optimise les ressources humaines, naturelles et financières. Elle suppose des acteurs économiques qui assument la responsabilité des impacts de leurs activités sur l'environnement, la société et leurs ressources.
- Un développement socialement équitable s'assure que les communautés humaines actuelles de même que les générations futures soient en mesure de combler leurs besoins essentiels, aient accès à des emplois, des services sociaux, de santé et d'éducation et qu'elles puissent participer aux décisions qui les touchent.

Ces principes interpellent les communautés locales notamment quant à la promotion d'un modèle viable d'établissements humains, que la Ville traduit dans le Plan stratégique de développement durable.

Le Plan d'urbanisme constitue un instrument privilégié pour faire migrer la métropole vers un développement durable offrant une meilleure « qualité de ville » tant aux résidents qu'aux visiteurs.

Un milieu urbain présentant des caractéristiques de durabilité sera plus compact, moins dépendant de l'automobile individuelle et organisé de façon à privilégier le transport collectif et les modes de déplacement non motorisés. Il assurera une diversité d'activités et de services à proximité de milieux résidentiels comprenant une diversité de logements, offrira un accès aisé aux espaces verts et aux cours d'eau de même que des lieux publics procurant sécurité, confort et agrément.

- Les secteurs de Montréal où se concentrent les emplois se caractérisent aussi par une grande diversité qui reflète celle de l'économie montréalaise. La Ville entend maintenir cet atout en favorisant le réinvestissement public et privé dans les **secteurs à vocation économique** en mutation, notamment ceux situés à proximité de secteurs denses et bien desservis en transport collectif.
- Le Plan entend également valoriser la **géographie exceptionnelle** de Montréal. En effet, la ville est construite sur des îles situées au milieu d'un fleuve majestueux, la plus grande de celles-ci étant ponctuée par le mont Royal. Ce dernier est éminemment marquant dans le plat paysage environnant et la municipalité en tire d'ailleurs son nom.
- De plus, le Plan prévoit préserver et mettre en valeur les **écoterritoires** que constituent les milieux naturels d'intérêt, notamment boisés, en favorisant leur intégration au développement urbain.
- L'architecture montréalaise se caractérise par une grande variété de bâtiments, considérée comme un **patrimoine** à maintenir et à développer. Néanmoins, les multiples secteurs homogènes existants contribuent à cette richesse. Le Plan d'urbanisme entend préserver leurs caractéristiques distinctives en plus d'encourager en général l'excellence en matière d'architecture. Un aménagement cohérent des lieux publics assurera aussi le confort et la sécurité des **piétons**, en toute saison. Cette préoccupation souligne la nécessité de tirer profit de la dimension unique que l'hiver ajoute au paysage montréalais.
- Le Plan d'urbanisme traduit la volonté de la Ville d'assurer un **environnement urbain plus sain** et une gestion optimale des ressources. Il favorise les modes de transport alternatifs à l'automobile et soutient la réhabilitation des sites contaminés. Le Plan prévoit des mesures d'atténuation des nuisances dans les milieux de vie résidentiels et de réduction de l'effet des îlots de chaleur.
- Le Plan d'urbanisme prévoit enfin le maintien de la **zone agricole** permanente située dans la partie ouest de l'île Bizard et à Senneville, qui a une superficie de 20,6 km$^2$. Il s'agit à la fois de préserver les caractéristiques inhérentes à ces milieux et de concentrer le développement dans les secteurs déjà desservis et plus facilement accessibles en transport collectif, toujours dans l'esprit du développement durable.








Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en sept orientations qui constituent autant de défis pour Montréal :

1 DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ, DIVERSIFIÉS ET COMPLETS;

2 DES RÉSEAUX DE TRANSPORT STRUCTURANTS, EFFICACES ET BIEN INTÉGRÉS AU TISSU URBAIN;

3 UN CENTRE PRESTIGIEUX, CONVIVIAL ET HABITÉ;

4 DES SECTEURS D'EMPLOIS DYNAMIQUES, ACCESSIBLES ET DIVERSIFIÉS;

5 UN PAYSAGE URBAIN ET UNE ARCHITECTURE DE QUALITÉ;

6 UN PATRIMOINE BÂTI, ARCHÉOLOGIQUE ET NATUREL VALORISÉ;

7 UN ENVIRONNEMENT SAIN.

Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

# Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer

## Carte 1.1

- Secteur établi
- Secteur à construire (dans le respect du patrimoine naturel)
- Secteur à transformer
- Limite de la zone agricole permanente
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Février 2009

# 2.1

# 2.1

# Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

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

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

Le Plan énonce deux objectifs relatifs aux milieux de vie :

1 Améliorer la qualité des milieux de vie existants.

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

## HABITER MONTRÉAL : LA STRATÉGIE MUNICIPALE EN MATIÈRE D'HABITATION

La Ville agit spécifiquement en matière d'habitation en mettant en œuvre une stratégie qui s'articule autour de trois grands axes : une offre résidentielle équilibrée, l'amélioration de l'habitat et du cadre de vie et le développement résidentiel. L'intervention municipale vise tantôt des problématiques pan-montréalaises, tantôt des problématiques à l'échelle des arrondissements.

### Habitation : une convergence d'actions

La qualité et la diversité de l'habitat assurent à Montréal son équilibre social et démographique et lui confèrent un avantage économique concurrentiel. Pour améliorer l'offre résidentielle, la Ville agit en appui et en complémentarité au marché en souscrivant aux principes du développement durable et prévoit :

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

**1. Assurer une offre résidentielle équilibrée**

L'accès au marché locatif pose des difficultés pour certains types de ménages, dont ceux à faible revenu, les nouveaux arrivants et les familles nombreuses. De plus, le niveau des prix et l'évolution de l'offre immobilière entraînent un accès de plus en plus difficile à la propriété pour les ménages à revenu modeste. En réponse à ces enjeux, la Ville déploie une approche en matière de logement abordable qui comprend des programmes de subvention, des mesures d'aide à l'accession à la propriété de même que des mesures incitatives et réglementaires visant à assurer une diversité sociale dans les grands projets. Pour certaines clientèles plus vulnérables, dont les aînés en perte d'autonomie, les personnes sans-abri et les jeunes en difficulté, les mesures visent, au-delà du coût du loyer abordable, à créer un environnement favorable à l'épanouissement de ces personnes en prévoyant notamment la présence de services de soutien et l'établissement de liens avec le réseau de la santé et des services sociaux.

**2. Améliorer l'habitat et le cadre de vie**

L'état des logements a des incidences majeures sur la croissance de l'assiette fiscale et la qualité d'ensemble du cadre de vie. Malgré une bonne santé générale, l'habitat montréalais requiert des mesures de surveillance et d'incitation à l'amélioration des conditions d'habitabilité. Il faut également corriger les conditions particulières de détérioration qui touchent certains territoires ou types de bâtiments, dont les segments les plus anciens du stock de logements à prix modique (HLM). Par ailleurs, l'évolution de la population se traduit par des besoins d'adaptation des espaces résidentiels pour répondre à des problématiques aussi diverses que le maintien à domicile des aînés, la croissance du travail à domicile, l'hébergement étudiant et les maisons de chambres. La stratégie comprend également des interventions dans le cadre de projets de revitalisation intégrée.

**3. Promouvoir le développement résidentiel**

Afin de concrétiser l'objectif de construire de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014, la stratégie prévoit diverses mesures incitatives, qui s'ajoutent aux éléments cités précédemment, tels les dispositifs d'accueil et de soutien des projets immobiliers ainsi que les activités de communication visant les investisseurs et les acheteurs potentiels. Pour ce qui est de certains grands sites urbains, leur requalification requiert des mesures d'aide au recyclage de bâtiments non résidentiels, des programmes de réhabilitation de sol et d'aide à la relocalisation d'entreprises ou d'activités.

### Une mise en œuvre axée sur le partenariat

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

objectif 1

## Améliorer la qualité des milieux de vie existants

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

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

La Ville entend ainsi agir quant aux thèmes suivants :

- la revitalisation urbaine;
- le maintien et l'adaptation du stock de logements;
- l'aménagement d'espaces verts publics et privés;
- la consolidation des rues, des axes et des centres commerciaux;
- l'amélioration des services et des équipements collectifs.

En complémentarité à ces interventions, des actions relatives à d'autres thèmes tels le transport collectif et les secteurs d'emplois sont présentées aux objectifs 3, 8 et 9 respectivement.

Plusieurs secteurs résidentiels subissent diverses nuisances qui réduisent la qualité de vie des résidents. Par exemple, la quiétude et la sécurité des résidents peuvent être troublées par la circulation de transit empruntant le réseau des voies de circulation locales. L'objectif 18 vient préciser les divers moyens que la Ville entend mettre en œuvre pour en diminuer les impacts.

### LA CHARTE DES MILIEUX DE VIE MONTRÉALAIS

Le Plan d'urbanisme prévoit 10 critères relativement à la qualité des milieux de vie montréalais :

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

MONTRÉAL, VILLE EN SANTÉ

Le concept Ville en santé s'inscrit dans un mouvement mondial ayant pour but d'améliorer la qualité de la vie des personnes habitant dans les régions urbaines. Mis de l'avant par l'Organisation mondiale de la santé, ce concept fait appel à des citoyens, des administrateurs, des élus municipaux, des organismes communautaires et gouvernementaux afin d'élaborer des stratégies locales visant l'amélioration de la santé individuelle et publique en s'attaquant directement aux causes.

Le concept à la fois intégrateur et novateur associe étroitement la qualité de vie et la santé. Il se traduit par un ensemble d'actions portant sur l'éducation, l'emploi, l'espace urbain et les services sociaux et communautaires telle l'instauration de mesures visant à combattre l'insécurité alimentaire : jardins collectifs, coopératives alimentaires, groupes d'achats, cuisines collectives, popotes roulantes et déjeuners scolaires.

La Ville souscrit au concept de Ville en santé et favorise la mise en œuvre d'un ensemble d'interventions structurantes qui ont une influence sur la santé tels l'amélioration de l'habitat, l'accessibilité au logement abordable et l'aménagement d'équipements et de parcs qui visent, entre autres, le développement de l'activité physique et le bien-être sous toutes ses formes.

Bien que la Ville entende agir sur l'ensemble du territoire montréalais, les données socio-économiques provenant du recensement de Statistique Canada de 2001 et l'analyse du cadre bâti permettent de circonscrire des secteurs qui requièrent, de façon prioritaire et à des degrés divers, des interventions de revitalisation (voir carte 2.1.1).

Dans ces secteurs, les interventions seront guidées par une stratégie intégrée qui touche à la fois le cadre physique et bâti ainsi que les services offerts à la population. Cette stratégie fait appel à la collaboration de multiples acteurs en plus de la Ville de Montréal, comme les commissions scolaires, le milieu communautaire, les intervenants en matière de santé publique, le milieu des affaires de même que la population en général. Elle s'inscrit dans l'esprit du mouvement Ville en santé qui tient compte de l'ensemble des facettes qui touchent la santé individuelle et collective tout en ayant recours à des stratégies intersectorielles.



**LA STRATÉGIE DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE**

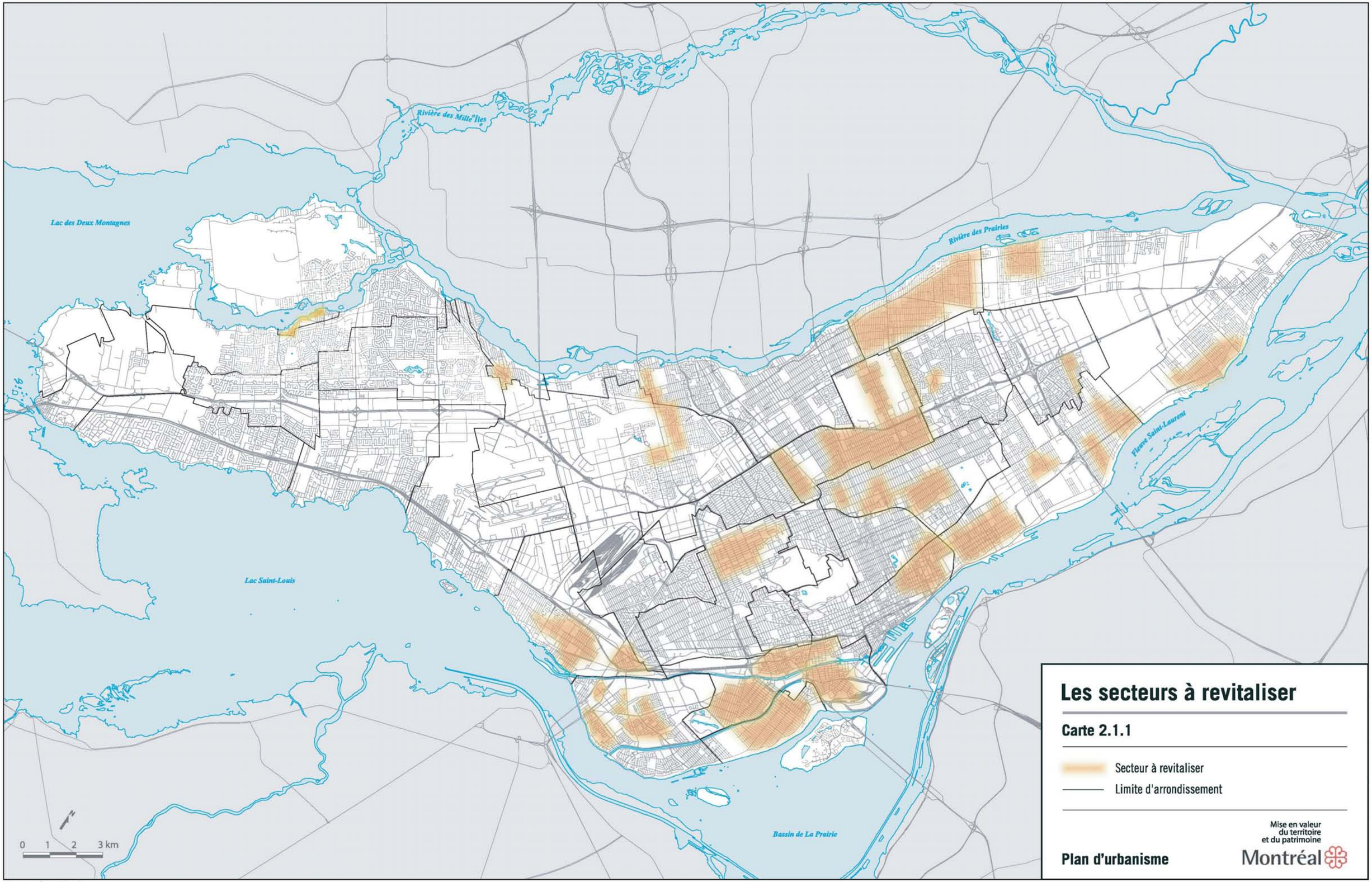
La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée, issue des consensus du Sommet de Montréal de juin 2002, vise l'amélioration des conditions de vie des résidents dans les secteurs à revitaliser. Pour ce faire, elle entend agir sur plusieurs éléments du cadre physique et bâti, comme le logement, les équipements et l'aménagement urbain, mais aussi sur les facteurs sociaux et économiques. Une approche intégrée et multisectorielle aura ainsi des effets durables sur les conditions physiques et socio-économiques dans les secteurs visés.

S'inspirant de politiques et de programmes de même type mis en œuvre en Europe et aux États-Unis, la Stratégie veut intervenir sur l'ensemble des facteurs ayant un impact sur les conditions de vie des populations des secteurs à revitaliser. Elle se caractérise notamment par :

- l'adoption d'une vision globale et concertée de la situation des secteurs concernés;
- la volonté d'agir de façon intégrée dans un grand nombre de domaines (habitat, cadre physique, santé, emploi, culture, éducation, loisirs et environnement), en fonction des réalités du milieu;
- la concentration, la coordination et l'adaptation des actions publiques, communautaires et privées;
- l'implication de la population des secteurs touchés dans la planification, la mise en œuvre et le suivi des actions;
- l'intention d'agir sur les facteurs qui engendrent la pauvreté, dans une optique de changement durable.

La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée fait l'objet de projets pilotes qui ont débuté en juin 2003. L'évaluation des résultats de ces projets permettra de faire les ajustements requis en vue d'une mise en œuvre dans l'ensemble des secteurs à revitaliser à partir de plans qui seront dressés par arrondissement. Ces plans seront élaborés pour une période de 10 ans et soumis à une révision périodique. Les modalités quant au choix des critères de sélection des secteurs, aux caractéristiques de la démarche, au type de structures à mettre en place, aux objectifs à rencontrer et à l'évaluation des retombées sont à préciser.

Enfin, la mise en œuvre de la Stratégie exige des assises budgétaires solides qui nécessiteront un partenariat, notamment avec le gouvernement du Québec. À cet égard, la reconduction du programme «Renouveau urbain» apparaît comme un outil précieux de mise en œuvre.




# Les secteurs à revitaliser

**Carte 2.1.1**

Secteur à revitaliser

Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Septembre 2005

# action 1.1

## assurer le maintien en bon état des immeubles résidentiels et l'adaptation du stock de logements

L'état des logements a des incidences majeures sur la qualité des milieux de vie et la santé des personnes. Construits en majorité avant 1960, les logements montréalais sont relativement en bon état. Un travail continu et intégré sur l'ensemble des milieux de vie existants doit donc viser à prévenir la détérioration de l'habitat et à en améliorer la qualité.

De plus, les besoins évolutifs des clientèles requièrent une adaptation du stock de logements. Des phénomènes tels le vieillissement de la population, les modifications à la structure familiale ou, encore, l'accroissement du travail à domicile entraînent des exigences variées en termes de logements. La Ville entend donc soutenir l'adaptation du stock de logements a ces nouvelles réalités.

### Moyens de mise en œuvre

- Soutenir, notamment à l'aide de programmes de rénovation et par l'application du Code du logement et de la réglementation sur l'entretien et la salubrité, le maintien en bon état des immeubles résidentiels et l'adaptation du stock de logements.
- Étudier la possibilité de modifier, pour certains secteurs, la réglementation municipale afin de répondre aux nouveaux besoins en matière de travail à domicile, notamment en ce qui a trait aux résidences-ateliers.



PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE POUR L'AMÉLIORATION ET L'ENTRETIEN DE L'HABITAT

La Ville de Montréal, en partenariat avec la Société d'habitation du Québec (SHQ) et la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), offre aux propriétaires et aux constructeurs plusieurs programmes visant l'amélioration et l'entretien de l'habitat. Dans certains cas, l'application est limitée aux secteurs à revitaliser ou encore y est bonifiée.

**Rénovation Québec**
Le programme compte les volets suivants :

- Volet rénovation résidentielle majeure
  Offre aux propriétaires de bâtiments résidentiels vétustes une aide pour une rénovation substantielle comportant la remise en état complète du bâtiment ou, dans certains cas, pour la démolition de leur bâtiment et la construction d'un nouveau.
- Volet rénovation résidentielle mineure
  Offre aux propriétaires une aide afin de favoriser la rénovation ou le remplacement de certaines composantes des bâtiments comprenant des logements locatifs.
- Volet démolition de bâtiments accessoires
  Offre aux propriétaires d'immeubles résidentiels une aide pour la démolition des bâtiments accessoires irrécupérables ou dangereux afin de réduire les risques d'incendie et de mettre en valeur les cours arrière et les abords des ruelles.
- Volet stabilisation des fondations
  Offre aux propriétaires-occupants une aide pour consolider les fondations de leur résidence quand elles ont été affectées par un affaissement du sol.
- Volet amélioration de la sécurité
  Offre aux propriétaires de bâtiments locatifs de plus de huit logements une aide afin de répondre aux normes minimales de sécurité incendie et de sécurité contre les effractions.

**Aide aux propriétaires de bâtiments endommagés par la pyrite**
Offre une aide aux propriétaires d'immeubles résidentiels ou mixtes qui ont des problèmes reliés à l'oxydation de la pyrite.

**Adaptation de domicile pour personnes handicapées (PAD)**
Offre une aide afin de rendre accessible et d'adapter le logement d'une personne handicapée.

**Adaptation des logements pour aînés autonomes (LAAA)**
Offre aux personnes à faible revenu âgées de 65 ans ou plus une aide afin qu'elles soient en mesure d'apporter des adaptations mineures à leur maison ou à leur logement.





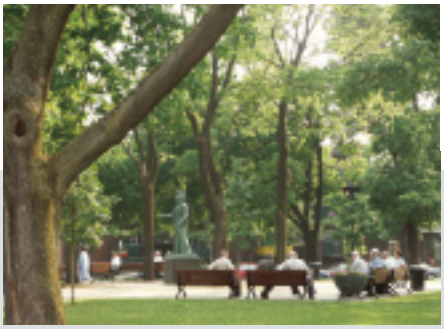


# action 1.2

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







La population montréalaise bénéficie d'un grand nombre de parcs, de lieux publics et d'espaces verts qui favorisent un contact avec les éléments naturels tout en offrant un accès à la pratique d'activités sportives, de détente et de plein air. Bien aménagés et sécuritaires, ils contribuent à enrichir la vie urbaine. Afin d'assurer une desserte adéquate à travers le territoire, la Ville entend accroître la qualité et la quantité des espaces verts publics ou privés.

Caractéristiques fondamentales des milieux de vie, les espaces verts ainsi que les nombreux arbres contribuent à assurer le confort et le bien-être des résidents. À cet effet, l'objectif 11 du Plan souligne l'importance de préserver et de mettre en valeur la trame verte montréalaise et présente des moyens de mise en œuvre visant notamment le verdissement des milieux de vie.

L'accès visuel et physique à un cours d'eau est également une caractéristique fondamentale de plusieurs milieux de vie. L'amélioration de la qualité de l'eau en rive à de nombreux endroits est telle qu'il est maintenant possible d'utiliser les cours d'eau à des fins récréatives. Ainsi, afin d'enrichir les milieux de vie et de mettre en valeur le parcours riverain, le Plan affirme l'importance d'aménager les rives publiques en vue de les rendre accessibles à la baignade lorsque la qualité de l'eau l'autorise.

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

### Moyens de mise en œuvre

- Conférer un rôle structurant aux parcs, aux places et aux autres espaces verts dans l'organisation et la planification des milieux de vie.
- Conserver et mettre en valeur les éléments naturels dans les projets résidentiels (voir objectif 16).
- Assurer le verdissement des secteurs résidentiels en incitant à la plantation d'arbres, notamment dans la cour avant des propriétés privées selon les principes de la Politique de l'arbre (voir objectif 11).
- Développer des partenariats entre la Ville et les commissions scolaires montréalaises en vue de faciliter le verdissement des cours d'écoles et l'aménagement de nouveaux parcs d'école (voir objectif 11).
- Aménager les rives publiques en vue de les rendre accessibles à la baignade lorsque la qualité de l'eau l'autorise et mettre en place des équipements nautiques dans les secteurs dépourvus à cet égard comme des quais et des rampes de mise à l'eau (voir objectif 11).

# action 1.3

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

Pour qu'un milieu de vie soit complet, une desserte commerciale équilibrée, répondant aux besoins de la population résidante, est essentielle. La Ville entend donc agir de façon prioritaire afin de maintenir et de consolider l'activité commerciale des rues, des axes et des centres commerciaux les plus dynamiques tels qu'ils sont présentés à la carte 2.1.2. Celle-ci illustre également le Centre, avec les rues où la continuité commerciale au rez-de-chaussée est exigée, ainsi que les secteurs d'affaires et de commerce (voir objectifs 5 et 8).

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

L'évolution des activités de détail entraîne également la rationalisation de l'offre commerciale sur rues. La concentration des activités de détail dans les sections les plus dynamiques est souhaitable afin d'assurer une vitalité commerciale et un environnement urbain de qualité, particulièrement pour les piétons.

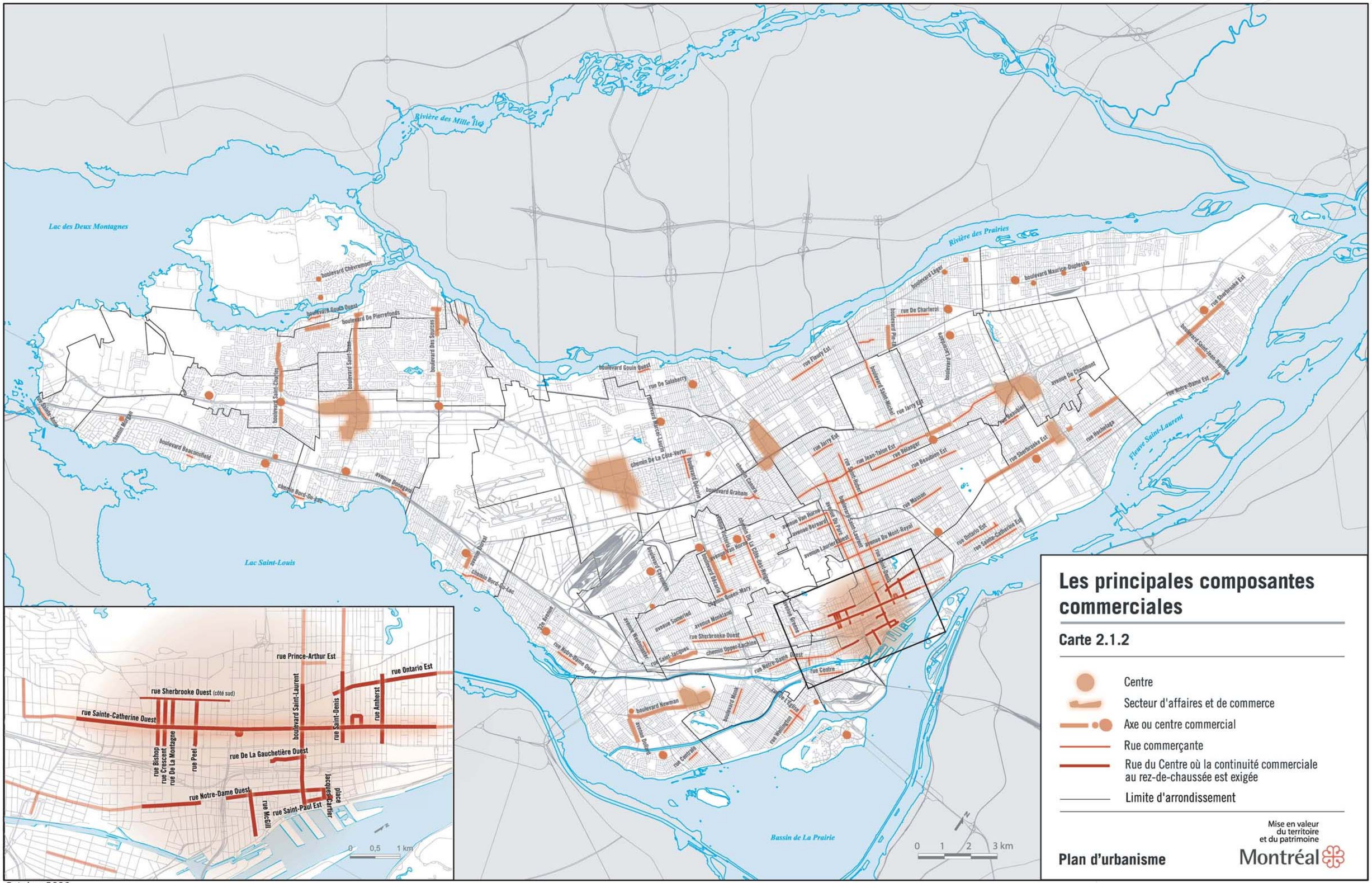
Dans plusieurs milieux de vie, la desserte commerciale est principalement assurée par des établissements de moyenne et de grande surfaces situés sur les grands axes et dans les centres commerciaux orientés vers l'automobile. Dans l'esprit d'une meilleure contribution de ce type de commerce au tissu urbain et afin d'assurer son accessibilité universelle, l'objectif 12 souligne l'importance de mettre en place un cadre réglementaire assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et de grande surfaces.

Les grands marchés publics montréalais et les marchés locaux contribuent à l'enrichissement des milieux de vie tout en offrant à la population des produits de qualité. L'aménagement des marchés publics doit toutefois offrir un environnement sécuritaire, agréable à fréquenter et respectueux de la quiétude des résidents du secteur.

### Moyens de mise en œuvre

- Instaurer ou renforcer les mesures réglementaires appropriées afin de maintenir et de consolider l'activité commerciale des rues, des axes et des centres commerciaux illustrés à la carte 2.1.2.
- Consolider les principales rues commerçantes du Centre, identifiées à la carte 2.1.2, où la continuité commerciale est exigée au rez-de-chaussée.
- Élaborer et mettre en œuvre des programmes d'action concertés avec les regroupements de commerçants ainsi que les autres intervenants du milieu.
- S'assurer que le traitement des rues, des axes et des centres commerciaux vise à accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités (voir objectif 12).
- Favoriser l'implantation de marchés publics locaux bien intégrés à leur milieu.






# Les principales composantes commerciales

## Carte 2.1.2

- Centre
- Secteur d'affaires et de commerce
- Axe ou centre commercial
- Rue commerçante
- Rue du Centre où la continuité commerciale au rez-de-chaussée est exigée
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

**Plan d'urbanisme**

Octobre 2006

# action 1.4

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

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

Les équipements collectifs ou institutionnels locaux sont étroitement liés aux divers milieux par leur histoire ou leur vocation. Ils contribuent à la vie communautaire et au développement culturel des milieux, renforcent le sentiment d'appartenance des résidents et encouragent la pratique d'activités sportives, de détente et de plein air. Une offre équilibrée en équipements collectifs et institutionnels, facilement accessibles à pied et répondant aux besoins d'une population diversifiée contribue grandement à enrichir la qualité des milieux de vie existants.

Reconnaissant l'importance des équipements collectifs ou institutionnels, la Ville entend soutenir leur maintien ou l'implantation de nouveaux équipements, en tenant d'abord compte du potentiel offert par les bâtiments existants.

Par ailleurs, afin de desservir l'ensemble des arrondissements, la Ville adoptera à l'automne 2004 une Politique de développement culturel visant notamment à faciliter l'accès des citoyens aux arts et à la culture et à améliorer les équipements culturels (voir objectif 5).

### Moyens de mise en œuvre

- Adapter les équipements collectifs aux besoins des résidents en prévoyant notamment leur accessibilité universelle.
- Assurer une offre en équipements collectifs ou institutionnels répondant aux besoins variés de la population.
- Privilégier les usages collectifs ou institutionnels des bâtiments libérés lorsqu'une institution cesse ses activités.
- Élaborer et mettre en œuvre le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs de Montréal.
- Élaborer et mettre en œuvre la Politique de développement culturel prévue pour adoption à l'automne 2004 (voir objectif 5).



**LE SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS DE MONTRÉAL**

La Ville a entrepris l'élaboration d'un Schéma directeur de développement des équipements de loisirs de Montréal qui devrait être adopté à l'automne 2006. Ce dernier comprendra les Plans directeurs de développement des équipements de loisirs des arrondissements.

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

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





objectif 2

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

Guidée par les principes de développement durable, la Ville entend favoriser la consolidation de son territoire dans le respect des caractéristiques urbaines et architecturales existantes.

Le défi est de taille puisqu'au cours des dernières décennies, la croissance résidentielle a favorisé le développement des secteurs périphériques de Montréal. Ainsi, la Ville de Montréal, qui compte pour près de 53 % de la population de la région métropolitaine de recensement (RMR), n'a accueilli en moyenne que 27 % des nouveaux ménages entre 1991 et 2001.

Pour la période 2004-2014, l'augmentation du nombre de ménages est estimée à environ 150 000 dans la région métropolitaine de Montréal. La Ville se fixe l'objectif ambitieux, mais réaliste, de soutenir la construction de 60 000 à 75 000 nouveaux logements. Elle accueillera ainsi 40 % à 50 % de ces 150 000 nouveaux ménages, alors que la part des logements mis en chantier sur le territoire de la Ville de Montréal entre 1994 et 2003 a varié de 22 % à 34 %. Pour atteindre son objectif, la Ville devra donc consacrer d'importants efforts.

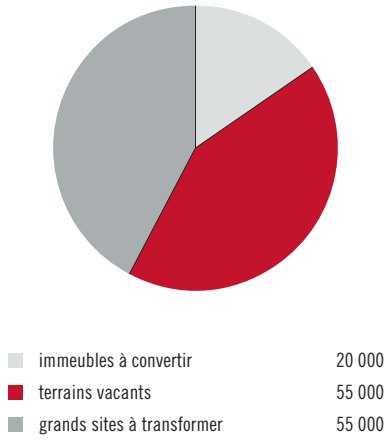
Le territoire montréalais comprend un potentiel total d'environ 130 000 nouveaux logements répartis sur des terrains vacants, des sites à transformer ainsi que des bâtiments non résidentiels pouvant être convertis à des fins d'habitation. Les terrains vacants propices à l'habitation couvrent une superficie de 13 $km^2$ pour un potentiel de quelque 55 000 nouveaux logements. Les sites propices à une transformation à des fins d'habitation permettraient de construire approximativement 55 000 nouveaux logements. Enfin, les immeubles à vocation industrielle, commerciale et institutionnelle représentent un potentiel de conversion de plus de 20 000 nouveaux logements sur des terrains déjà desservis en infrastructures et souvent situés à proximité du réseau de transport collectif.

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

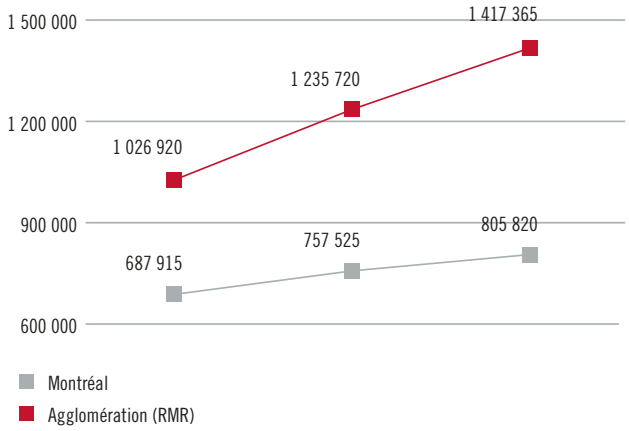
La Ville entend soutenir la construction d'une diversité de logements en s'appuyant notamment sur les programmes d'aide financière pour la construction. Ces logements devraient ainsi répondre aux profils et aux besoins évolutifs des ménages montréalais, compte tenu notamment du vieillissement de la population. Aussi, on vise à assurer :

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

GRAPHIQUE 2.1.1 POTENTIEL DE NOUVEAUX LOGEMENTS À MONTRÉAL




GRAPHIQUE 2.1.2 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MÉNAGES DE MONTRÉAL ET DE L'AGGLOMÉRATION (RMR) 1981-2001



PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE POUR LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

La Ville de Montréal, en partenariat avec les autres paliers gouvernementaux, offre aux propriétaires, aux constructeurs ainsi qu'aux groupes sociaux et communautaires les programmes suivants pour favoriser la construction de logements :

**Rénovation Québec**

- Volet création de logements
  Appuie la création de logements, dont une certaine proportion doit avoir un prix de vente abordable pour des ménages à revenu faible ou modeste. Plus précisément, ce volet vise à éliminer les bâtiments non résidentiels nuisibles ou incompatibles avec leur environnement résidentiel et à réutiliser le site à des fins d'habitation. Il vise également à construire des logements sur des terrains vacants dans des secteurs désignés.

- Volet accession à la propriété
  Facilite l'acquisition d'une première propriété aux acheteurs d'une maison neuve à prix abordable et aux locataires qui désirent acheter l'immeuble locatif de deux à cinq logements dans lequel ils habitent. De plus, ce volet encourage indirectement les promoteurs à construire des propriétés à prix abordable en stimulant la demande pour ce type de propriété.

**Logement abordable Québec – volet privé**

Encourage la construction par le secteur privé de nouveaux logements locatifs abordables pour des ménages à revenu faible ou modeste sur l'ensemble du territoire de Montréal. Ce volet vise la construction de bâtiments neufs ou la transformation de bâtiments non résidentiels en bâtiments résidentiels. En échange de l'aide financière, les propriétaires s'engagent à respecter certaines conditions, notamment des mesures de contrôle des loyers.

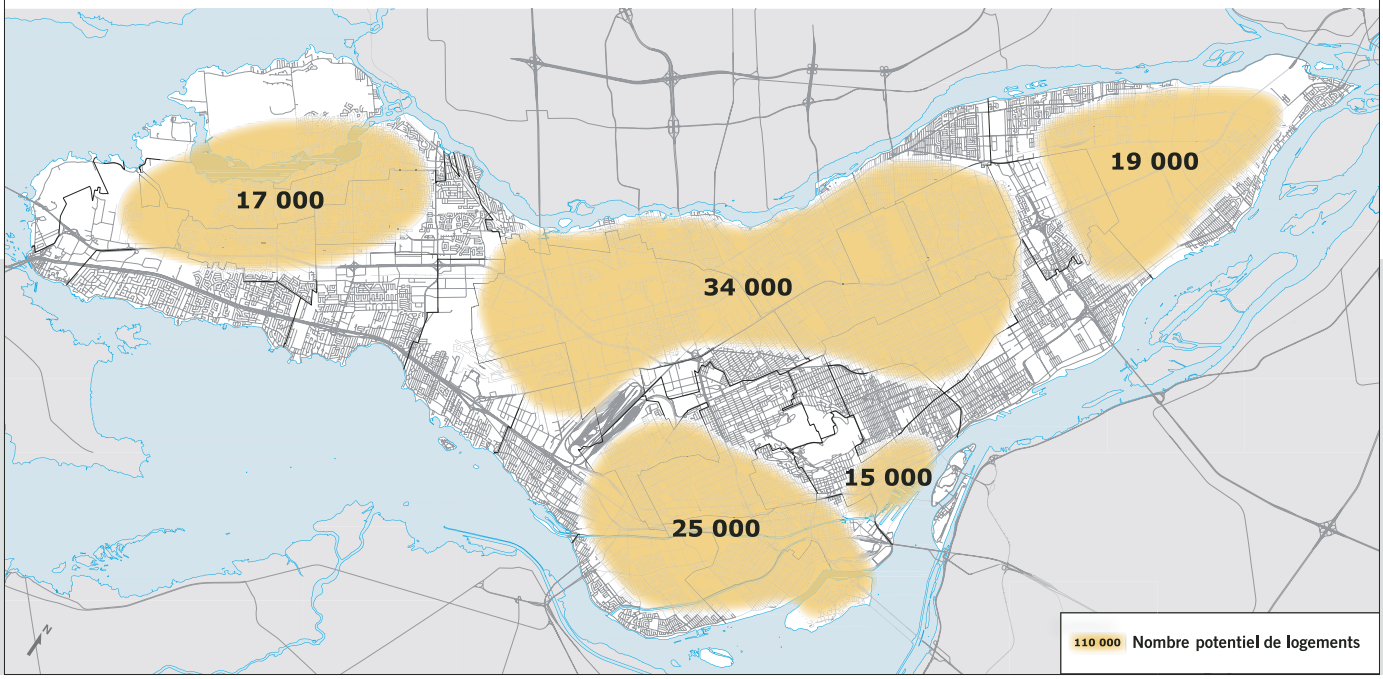
**Opération Solidarité 5 000 logements**

Opération visant la construction de 5 000 nouveaux logements sociaux et communautaires destinés à des ménages à revenu faible ou modeste (personnes seules, familles, personnes âgées en perte d'autonomie et personnes ayant des besoins particuliers). Les projets sont mis de l'avant par des coopératives, des organismes à but non lucratif (OBNL) et l'Office municipal d'habitation de Montréal. L'opération est soutenue par les programmes suivants :

- AccèsLogis Québec
  Finance la réalisation des projets (acquisition d'immeubles, construction, etc.). La moitié des logements construits seront destinés à des ménages pouvant bénéficier du Programme de supplément au loyer.

- Logement abordable Québec – volet social et communautaire
  Finance la réalisation des projets. Les trois quarts des logements construits seront destinés à des ménages à faible revenu répondant aux critères d'admissibilité à une habitation à loyer modique.

ILLUSTRATION 2.1.1 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL



LE LOGEMENT ABORDABLE

Un logement est considéré abordable lorsqu'il permet à un ménage à revenu faible ou modeste d'en faire la location ou l'acquisition sans avoir à y consacrer plus de 30 % de son revenu brut.

**Les ménages concernés**
Un ménage à faible revenu gagne moins de 80 % du revenu médian de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et, de ce fait, éprouve dans le contexte actuel de la difficulté à louer un logement à un prix compatible avec sa capacité financière. Les ménages à revenu modeste, soit ceux qui gagnent un revenu situé entre 80 % et 120 % du revenu médian de la CMM, éprouvent, quant à eux, de la difficulté à accéder à la propriété sur le territoire montréalais.

**Le logement social**
Le logement social est un sous-ensemble du logement abordable. Il est destiné à des clientèles à faible revenu et répond aux critères des programmes gouvernementaux en la matière (ex. : AccèsLogis, Logement abordable Québec – volet social).

Par ailleurs, la Ville se fixe comme cible qu'une proportion d'environ 30 % des nouvelles constructions résidentielles à Montréal soit des logements à coût abordable pour les ménages à revenu faible ou modeste. Il s'agit là d'une condition essentielle au développement durable de Montréal. En s'assurant de la présence de logements abordables, on répond ainsi aux besoins actuels et émergents de l'ensemble des ménages, en plus de contribuer à la compétitivité et à la vitalité économique de Montréal. Dans le contexte actuel d'un marché résidentiel très actif et malgré les interventions vigoureuses de la Ville au cours des dernières années, on estime que la production de logements abordables privés, constituée pour une part importante d'unités de petite taille convenant peu aux ménages familiaux, est insuffisante et inégalement répartie sur le territoire. En l'absence d'actions vigoureuses, la situation du logement abordable pourrait être appelée à se dégrader au cours des prochaines années.

Pour atteindre son objectif de construction de 60 000 à 75 000 logements et de production de logements abordables, la Ville devra consacrer d'importants efforts. Le résultat de ces efforts reste cependant tributaire d'un ensemble de conditions que la Ville ne peut pleinement contrôler.

Ainsi la Ville doit pouvoir compter notamment sur :

- la vitalité de l'industrie de la construction résidentielle, elle-même tributaire des conditions économiques favorables, notamment au chapitre des taux d'intérêt et de l'emploi;
- la disponibilité des terrains, notamment par une participation financière des gouvernements aux coûts de la requalification des grands sites et de la réhabilitation des terrains contaminés.

Enfin, la capacité pour la Ville de soutenir, avec l'appui de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la production de logements abordables, et plus particulièrement de logements sociaux, dépend d'un financement continu et prévisible des programmes gouvernementaux qui devront intégrer l'ensemble des coûts associés au développement.

**STRATÉGIE D'INCLUSION DU LOGEMENT ABORDABLE**

La promotion de la diversité et de la mixité sociale renvoie autant à des valeurs sociales qu'à des considérations économiques. Par exemple, les employés des entreprises et des institutions devraient pouvoir trouver, à une distance raisonnable de leur travail, un logement à un prix compatible avec leur revenu. Il importe donc qu'une proportion des nouveaux logements puisse être abordable pour les clientèles à revenu faible et modeste (en accession à la propriété, en location ou en gestion communautaire).

Pour faciliter l'atteinte de cet objectif, la Ville de Montréal poursuivra l'élaboration d'une stratégie d'inclusion du logement abordable en bonifiant et complétant les actions déjà en cours à cet égard. Ainsi, les constructeurs seront incités à produire des logements dont le coût de revient est inférieur au marché de référence, par des concepts urbains et architecturaux de qualité mais plus économiques, tout en respectant la viabilité financière des projets et les échéanciers de réalisation. De même, les propriétaires institutionnels et gouvernementaux de grands terrains seront invités à intégrer les objectifs de la stratégie dans le cadre de la vente ou du développement de leur site. Cette production de logements abordables pourra être couplée à des subventions variant selon les revenus de la clientèle visée.

La stratégie reposera notamment sur une diversité d'outils existants ou à développer :

- formulation d'exigences lors de la vente de terrains municipaux;
- optimisation des programmes de subvention en habitation, notamment pour soutenir la mixité dans les grands projets résidentiels;
- intégration de critères de priorité lors de la sélection de projets bénéficiant d'investissements publics (ex. : programme de réhabilitation des sites contaminés);
- ajustement à la réglementation d'urbanisme, en s'assurant notamment de permettre la construction d'une gamme variée de logements et de minimiser les exigences ayant un fort impact sur leur abordabilité, tel le stationnement;
- interventions directes des sociétés paramunicipales.

# action 2.1

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

Sont propices à la construction résidentielle les terrains vacants adjacents à un milieu de vie desservi par le transport collectif où on retrouve des services à la population. En général, les sites propices à la construction résidentielle ne sont pas adjacents à une autoroute ou à une autre source de nuisances. Le cas échéant, on devra prévoir des mesures telles que l'aménagement de talus, la plantation de végétaux ou la construction d'un mur.

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

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

### Moyens de mise en œuvre

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

DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES

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

- l'aménagement des nouveaux milieux de vie en lien avec les objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires (voir objectif 16);
- une saine gestion des eaux de ruissellement en prévoyant, par exemple, des bassins de rétention ou d'autres ouvrages de captage (voir les objectifs 16 et 17);
- la mise en place de mesures d'atténuation dans les nouveaux projets résidentiels situés aux abords des sources de nuisances (voir objectif 18).







# action 2.2

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

Le territoire montréalais comprend plusieurs secteurs et bâtiments à transformer qui sont actuellement voués à un usage non résidentiel et qui sont largement sous-utilisés. Ces secteurs offrent une occasion intéressante de développer des milieux de vie diversifiés intégrant notamment une préoccupation à l'égard du logement abordable dans le cadre réglementaire et la planification.

Ces secteurs et ces bâtiments se retrouvent présentement dans quatre catégories : secteurs industriels, secteurs commerciaux, grandes propriétés institutionnelles et bâtiments non résidentiels.

### Secteurs industriels

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

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

### Secteurs commerciaux

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

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

### Grandes propriétés institutionnelles

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



**Bâtiments non résidentiels**

La création de logements dans des bâtiments non résidentiels désaffectés ou désuets est en progression constante dans les arrondissements centraux de la ville depuis plusieurs années. Elle représente un pourcentage significatif du potentiel de construction résidentielle. Il apparaît pertinent d'encourager la construction de logements dans des bâtiments ou des secteurs à transformer dans la mesure où ceux-ci :

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

## Moyens de mise en œuvre

- Stimuler, à l'aide des programmes existants et futurs, la transformation de sites et de bâtiments propices à la fonction résidentielle en soutenant notamment la production de logements abordables pour les ménages à revenu faible ou modeste.
- Concevoir, dans un concept d'aménagement intégré, des ensembles mixtes d'habitation, de commerces et d'emplois afin d'assurer leur insertion harmonieuse dans le tissu urbain environnant (voir objectif 9).
- Adapter la réglementation afin d'encourager la transformation de sites et de bâtiments institutionnels, tout en s'assurant de préserver l'intégrité des valeurs patrimoniales et paysagères (voir objectif 15).
- Mettre en place un programme de réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles (voir objectif 17).
- Prévoir des mesures de mitigation lorsque les nuisances environnantes l'exigent (voir objectif 19).

LA RÉHABILITATION DES SOLS

Le développement immobilier est largement hypothéqué par la contamination des sols. De nombreux sites demeurent en attente d'une requalification, faute de connaissance approfondie du niveau de contamination et, dans une étape ultérieure, de moyens de réhabilitation efficaces, rapides et à coûts raisonnables (voir objectif 17).









# 2.2

# 2.2

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

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

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

La Ville de Montréal souligne l'importance de maintenir en bon état les réseaux de transport et d'accroître leur efficacité. Qu'il s'agisse du maintien ou du développement des réseaux de transport, les interventions nécessiteront des investissements substantiels, tant des gouvernements du Canada et du Québec que de la Ville de Montréal. À cet égard, la Ville juge opportun que les sommes provenant d'une partie de la taxe fédérale sur l'essence que le gouvernement du Canada réservera à l'intention des municipalités servent, entre autres, à améliorer le réseau de transport collectif. Il est aussi approprié que le gouvernement du Québec revoie ses priorités en ce qui a trait à l'utilisation des sommes provenant du Fonds canadien des infrastructures stratégiques du gouvernement fédéral à des fins de transport collectif plutôt que de réalisation de projets routiers.

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

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

On estime que d'ici 2013, des investissements de plus de 2,3 milliards de dollars seront nécessaires pour remplacer les équipements fixes et pour rénover et remplacer les voitures du réseau du métro. Des investissements de près de 660 millions de dollars serviront à rajeunir la flotte des 1 600 autobus de la Société de transport de Montréal.

En ce qui a trait au réseau routier, il est estimé que plus de 380 millions de dollars par année, pendant une période de 10 ans, seraient requis afin de remettre et de maintenir en bon état le réseau routier municipal, les ponts, les tunnels et les autres actifs (pistes cyclables, feux de circulation).

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

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

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

LE RÔLE DES PRINCIPAUX ACTEURS EN MATIÈRE DE TRANSPORT À MONTRÉAL

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

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

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

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

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

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

## LA PRIORITÉ ACCORDÉE AUX INTERVENTIONS EN TRANSPORT COLLECTIF

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

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

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

D'importants investissements sont prévus afin d'améliorer la satisfaction de la clientèle, notamment en augmentant les niveaux de service des réseaux de métro et d'autobus, en procédant au renouvellement du matériel roulant et des infrastructures et équipements fixes du métro. Ces mesures contribueront à optimaliser l'utilisation des réseaux de transport collectif existants.

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

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

### LE PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

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

Le Plan de transport inclura le Plan d'action vélo, le Plan de camionnage et la Politique de stationnement. À cet égard, le Plan de transport quantifiera la réduction visée de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre. De concert avec la STM, il établira un objectif chiffré d'augmentation de la part de marché du transport collectif. Il importe de préciser qu'un nouveau cadre financier devra être défini afin de permettre les investissements nécessaires liés à l'atteinte de cet objectif.

objectif 3

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

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

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

### Les grandes tendances

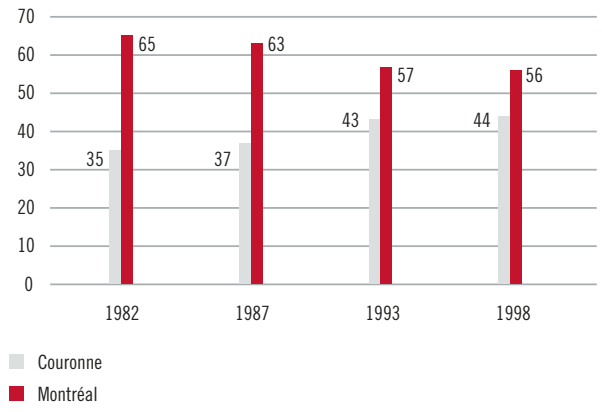
Les déplacements dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal sont en hausse. Entre 1982 et 1998, le nombre de déplacements quotidiens dans la RMR est passé de 6,2 millions à 8,9 millions. Au cours de la même période, les déplacements sur le territoire de Montréal sont passés de 4 millions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

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

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

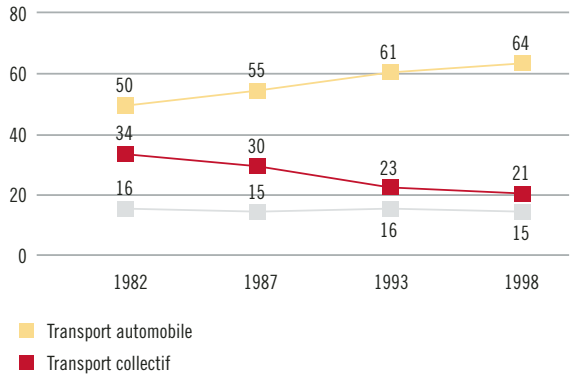
Les réseaux de transport collectif sont aussi fort achalandés, particulièrement dans le sens de la pointe, par exemple, le matin en direction du Centre, occasionnant chez les usagers un certain niveau d'inconfort. Au même moment, certains tronçons ne sont pas utilisés au maximum de leur capacité, notamment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

GRAPHIQUE 2.2.1 — POIDS DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EFFECTUÉS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (en %)




Source : Enquêtes origine-destination de la STM et de l'AMT

GRAPHIQUE 2.2.2 — ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS SE DESTINANT À MONTRÉAL (tous motifs, 24 heures en %)




Source : Enquêtes origine-destination de la STM et de l'AMT

# action 3.1

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

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

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

L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud doit davantage être axé sur l'utilisation du transport collectif. Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires existants nécessitant parfois la modernisation de la signalisation, l'acquisition de nouveau matériel roulant et le doublement des voies ferrées. Dans le cas des ponts existants, la Ville préconise de recourir à des mesures de traitements préférentiels facilitant la circulation des véhicules de transport collectif et alternatif.

Les corridors de transport collectif proposés devront toutefois s'intégrer harmonieusement au cadre bâti et contribuer à la revitalisation des secteurs desservis. En milieu bâti dense, des systèmes légers sur rails et des tramways modernes sont des modes appropriés. La STM identifie l'avenue du Parc et les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa et Pie-IX comme des axes de transport présentant des possibilités de migration vers des modes à capacité intermédiaire tels que des autobus articulés, des tramways modernes et des systèmes légers sur rail. En milieu de faible densité, des minibus et des taxis collectifs sont à considérer afin de desservir les usagers du transport collectif.

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

Les aires d'attente des stations de métro et des gares de train sont aménagées de manière à assurer un environnement sécuritaire et confortable répondant aux besoins des usagers (voir objectif 14). Le Plan préconise des aménagements similaires aux points de correspondance de plusieurs lignes d'autobus à fort achalandage.

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





LE TRANSPORT ALTERNATIF

Tournée résolument vers l'utilisation maximale du transport collectif, la Ville de Montréal soutient également les modes de transport alternatifs à l'automobile tels que la marche, le vélo, le covoiturage et le service de partage de voiture.

Ces modes complémentaires au transport collectif, nécessitant peu d'investissements et s'intégrant facilement au milieu bâti, contribuent à la réduction des gaz à effet de serre, à l'économie d'énergie et à l'amélioration de la forme physique des Montréalais.

**Les vélos en libre-service**
À Montréal, des entreprises et des institutions mettent à la disposition de leurs employés et de leurs étudiants des vélos en libre-service durant les heures d'affaires. La Ville encourage l'intégration de ce concept à d'autres lieux de travail et d'études.

**Le service de partage de voiture**
Le service consiste à mettre à la disposition du public des automobiles selon une formule de temps partagé. La Ville reconnaît ce mode de transport alternatif qui existe déjà à Montréal. L'utilisation d'automobiles alimentées à l'énergie électrique est encouragée.

**Les programmes-employeurs**
Les programmes-employeurs proposent diverses mesures favorables aux moyens de transport alternatifs soutenues par les employeurs afin de faciliter les déplacements des employés entre leur domicile et leur lieu de travail. L'AMT, dans le cadre de la démarche Allégo, parraine plusieurs entreprises désirant mettre en place ce type de programme. Le covoiturage, l'amélioration de la desserte par transport collectif d'un secteur particulier, la semaine de travail compressée, le télétravail et les incitations à l'utilisation du vélo sont des exemples de mesures pouvant être mises en place par les employeurs. Du coup, les entreprises et les institutions peuvent diminuer les espaces requis de stationnement et les utiliser à des fins plus productives. La Ville de Montréal préconise le recours à ces programmes.

## Moyens de mise en œuvre

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

### Interventions proposées au réseau du métro

En raison du rôle structurant du métro en ce qui a trait à l'intensification et à la densification des activités, de la présence de milieux résidentiels et d'emplois denses ainsi que de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Galeries-d'Anjou–Jean-Talon Est, Havre, 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 une station 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 à partir de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare de train de banlieue Bois-Franc.
- Réaménager l'accès au Vieux-Montréal à partir de la station de métro Champ-de-Mars (projet étudié par la Ville de Montréal).

### Interventions proposées aux lignes de train de banlieue

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

- Mettre en place une nouvelle ligne de train de banlieue reliant Repentigny au Centre de Montréal en desservant les arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, d'Anjou, de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, d'Ahuntsic–Cartierville et de Saint-Laurent (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport).



- Aménager de nouvelles gares le long de la ligne Blainville : dans le secteur L'Acadie–Chabanel de l'arrondissement d'Ahuntsic–Cartierville; à l'angle du chemin De La Côte-des-Neiges et de la rue Jean-Talon Ouest ainsi que dans le secteur de la station de métro Namur, arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce; dans le secteur du centre commercial Côte-Saint-Luc, arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest.
- Aménager le long de la ligne Deux-Montagnes une nouvelle gare dans le secteur des Rapides du Cheval Blanc de l'arrondissement de Pierrefonds–Senneville.
- Réaménager les accès de la gare Baie-d'Urfé de la ligne Rigaud, de l'arrondissement de Beaconsfield–Baie-d'Urfé.
- Réaménager la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Blainville, de l'arrondissement d'Ahuntsic–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 détaillée (Abords de l'aéroport, Centre des affaires), la Ville favorise l'intervention suivante :

- Implanter une navette ferroviaire reliant le Centre de Montréal à l'aéroport à partir de la Gare centrale.

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

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

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

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



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

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

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

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

**Interventions proposées le long de corridors routiers et ferroviaires**

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

- Instaurer des mesures préférentielles au transport collectif telles que des voies réservées intégrant la circulation des taxis, des feux de préemption et une signalisation appropriée le long des axes suivants (voir carte 2.2.1) :
  - corridor de l'autoroute 25 (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
  - rue Beaubien Est (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
  - boulevard Cavendish;
  - boulevard De La Côte-Vertu et rue Sauvé;
  - boulevard De Pierrefonds;
  - boulevard Des Sources;
  - emprise ferroviaire Doney;
  - boulevard Henri-Bourassa Ouest;
  - boulevard Jacques-Bizard et son prolongement;
  - boulevard Lacordaire;
  - boulevard Maurice-Duplessis;



- rue Notre-Dame Est, de l'avenue Papineau jusqu'à l'autoroute 25 par l'avenue Souligny (projet étudié par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal);
- rue Notre-Dame Est, depuis la rue Dickson jusqu'à l'extrémité est de l'Île;
- avenue Papineau;
- boulevard Pie-IX;
- boulevard Rodolphe-Forget;
- boulevard Rosemont (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
- boulevard Saint-Charles;
- boulevard Saint-Jean;
- boulevard Saint-Michel (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
- rue Sherbrooke.

**Interventions possibles**

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



Deux-Montagnes
Rivière des Mille Îles
vers Blainville
Lac des Deux Montagnes
Rivière des Prairies
vers Repentigny
vers Rigaud
Fleuve Saint-Laurent
Lac Saint-Louis
vers Mont-Saint-Hilaire
Bassin de La Prairie
vers Delson
N
0 1 2 3 km

# Le transport collectif

## Carte 2.2.1

- Ligne de métro existante ou en construction
- Ligne de métro à l'étude
- Ligne de métro potentielle
- Ligne de train de banlieue existante
- Ligne de train de banlieue à l'étude
- Gare à réaménager
- Gare proposée
- Navette ferroviaire proposée entre le Centre et l'aéroport
- Système léger sur rail à l'étude
- Système léger sur rail potentiel
- Mesures préférentielles au transport collectif existantes
- Mesures préférentielles au transport collectif à l'étude
- Mesures préférentielles au transport collectif potentielles
- Tracé à préciser
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Septembre 2005

# action 3.2

## soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif

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

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

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

La Ville préconise une intensification et une diversification des activités urbaines, particulièrement aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des corridors de transport collectif structurants offrant un potentiel de consolidation en raison de la présence de terrains vacants ou sous-utilisés (voir carte 2.2.2). Les terrains vacants, les stationnements de centres commerciaux et les stationnements incitatifs et autres terrains sous-utilisés situés à distance de marche raisonnable des gares et des stations de métro, environ 500 mètres, sont notamment visés. Cette intensification et cette diversification des activités doivent cependant être balisées de manière à en maximiser les retombées positives, tant sur le milieu urbain environnant que sur la fréquentation du réseau de transport collectif.

Les abords des nouvelles stations de métro, des gares de train de banlieue ainsi que les nouveaux corridors de transport collectif devront aussi répondre à des critères d'intensification et de diversification des activités présentés aux moyens de mise en œuvre.

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



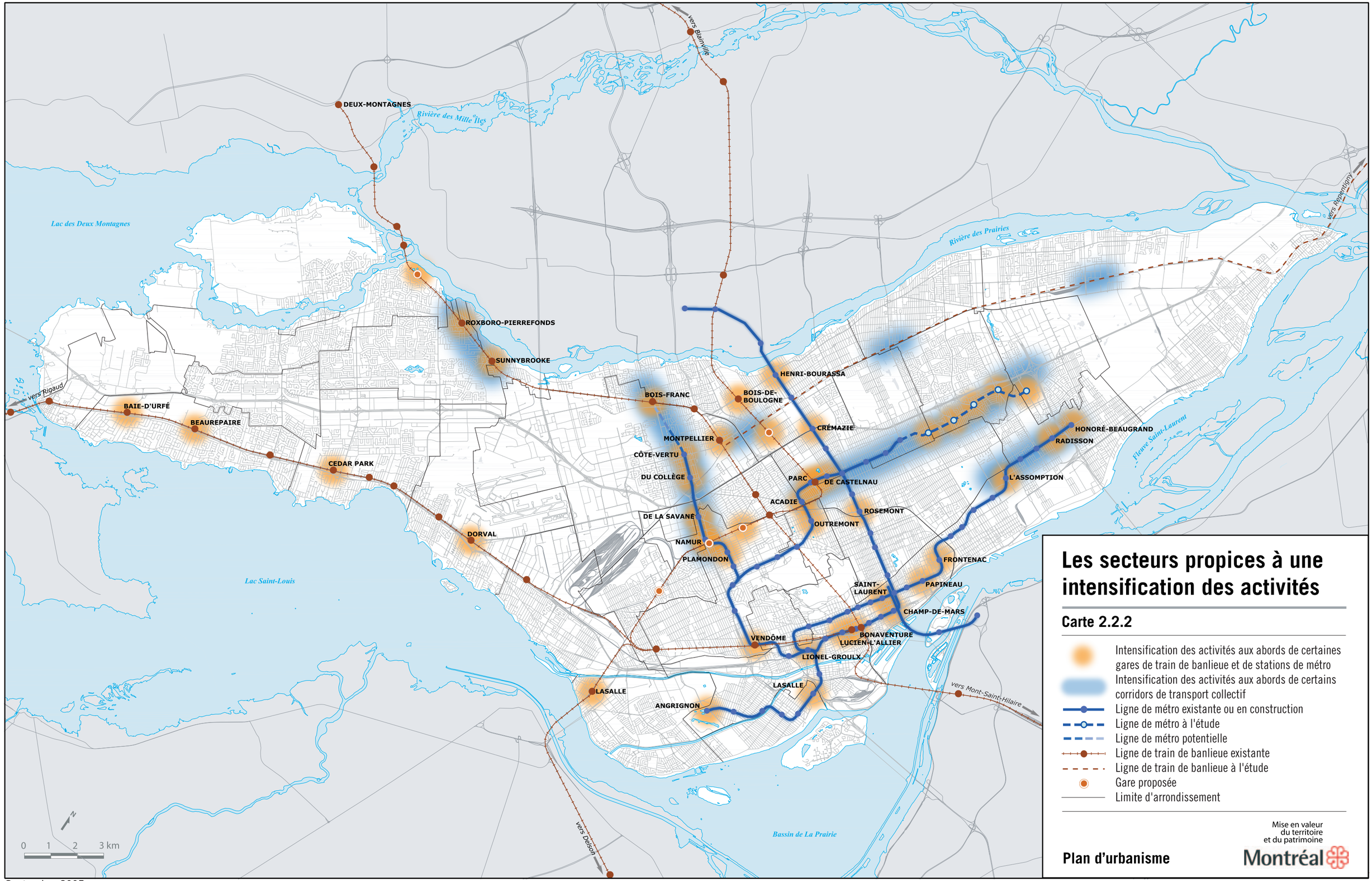
La qualité de l'aménagement du domaine public aux abords des stations de métro et des gares de train de banlieue constitue également une préoccupation de la Ville (voir objectif 14).

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

## Moyens de mise en œuvre

- Soutenir, par les outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités urbaines au pourtour des corridors de transport collectif, de manière à répondre aux critères suivants :
  - une mixité d'usages pouvant tirer profit de la proximité du transport collectif, dont l'habitation;
  - des commerces et des services répondant aux besoins des usagers du transport collectif;
  - la proximité de générateurs de déplacements, notamment les établissements d'études supérieures, les bibliothèques, les CLSC et les autres équipements collectifs;
  - un aménagement de qualité renforçant le confort et la sécurité des piétons;
  - des bâtiments orientés vers la rue et implantés de manière à renforcer l'animation du domaine public;
  - une occupation du sol maximisée par la construction de stationnements souterrains.
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aide financière favorisant l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif structurants identifiées à la carte 2.2.2.






# Les secteurs propices à une intensification des activités

## Carte 2.2.2

- Intensification des activités aux abords de certaines gares de train de banlieue et de stations de métro
- Intensification des activités aux abords de certains corridors de transport collectif
- Ligne de métro existante ou en construction
- Ligne de métro à l'étude
- Ligne de métro potentielle
- Ligne de train de banlieue existante
- Ligne de train de banlieue à l'étude
- Gare proposée
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Septembre 2005

# action 3.3

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

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

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

Le Plan reconnaît l'importance de protéger et de mettre en valeur les milieux naturels sur son territoire. Par conséquent, la Ville entreprendra des discussions avec le ministère des Transports du Québec quant à la possibilité que celui-ci cède à la Ville l'emprise de l'autoroute 440 à L'Île-Bizard de manière permanente afin de consolider le parc-nature du Bois-de-L'Île-Bizard.



### Moyens de mise en œuvre

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

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

- Procéder à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine 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 l'intervention suivante :

- Aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souligny, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption depuis l'avenue Souligny jusqu'à la rue Notre-Dame Est (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec et par la Ville de Montréal).

De manière à rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal, à requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux du secteur de planification détaillée Abords de l'aéroport, ainsi 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 l'échangeur Turcot (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).
- Réaménager l'échangeur Angrignon (intervention de la Ville de Montréal et du 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 les interventions suivantes :

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







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

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

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

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

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

- 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 Marien, entre le boulevard Henri-Bourassa Est et le boulevard Maurice-Duplessis (intervention de la Ville de Montréal).
- Parachever le boulevard Langelier (intervention de la Ville de Montréal).
- Raccorder le boulevard Toupin au boulevard Cavendish (intervention de la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard Jacques-Bizard, du chemin Sommerset à l'autoroute 40, incluant la construction d'un échangeur avec l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- 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 d'améliorer la desserte et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (secteur L'Acadie–Chabanel), le Plan identifie l'intervention suivante :

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

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

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

Afin de mettre en valeur une partie du secteur de planification détaillée du Havre, 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 :

- Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au secteur adjacent et à mettre en valeur les terrains limitrophes (la Ville de Montréal évalue les avantages financiers et urbanistiques de mettre à niveau le tronçon de l'autoroute Bonaventure dont elle est propriétaire; le gouvernement fédéral devra valider le déplacement et le rabaissement de l'autoroute à l'intérieur du tronçon dont il est propriétaire, soit du pont Champlain au canal de Lachine).

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

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



**Interventions projetées dont le tracé reste à préciser**

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

- 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 jusqu'au boulevard Morgan desservant la gare de train de banlieue Baie-d'Urfé et déterminer, lors de la planification détaillée, le tracé optimal de ce lien dans le respect des milieux naturels (intervention étudiée par la Ville de Montréal).

**Intervention potentielle à l'étude**

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

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

D'autres interventions pourraient également être envisagées, notamment :

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

Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

(MTQ)

(Société des ponts fédéraux)

0 1 2 3 km

# Le réseau routier

## Carte 2.2.3

**Interventions projetées**

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

**Interventions projetées dont le tracé reste à préciser**

- Tracé à préciser

**Intervention potentielle à l'étude**

- Tracé potentiel

- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Septembre 2005

# action 3.4

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

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

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

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

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

Les voies cyclables doivent s'intégrer de façon sécuritaire et harmonieuse au milieu traversé, particulièrement le long des réseaux routier et ferroviaire. En milieu urbain, il n'est pas toujours opportun d'aménager une piste cyclable. Le cas échéant, le Plan préconise diverses solutions d'aménagement de voies cyclables adaptées aux caractéristiques du milieu telles les chaussée désignées et les bandes cyclables. Des mesures d'apaisement de la circulation devront accompagner ce concept de voies cyclables.

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

La Ville favorise la complémentarité des réseaux cyclable et de transport collectif en facilitant un transfert modal par des aménagements de qualité et adaptés aux besoins des cyclistes (voir action 14.2). Ainsi, les stations de métro et les gares de train de banlieue, caractérisées par leur « rôle d'entrée » dans le réseau et desservies par une voie cyclable, bénéficieront en priorité d'aires de stationnement pour vélos.

Pour encourager l'utilisation du vélo et le transfert modal, il importe de renforcer le sentiment de sécurité des cyclistes contre le vol des vélos, en privilégiant aux stations de métro et gares de train de banlieue l'installation de casiers et d'enclos pour vélos.

### LE TRANSPORT ACTIF ET LA SANTÉ

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



De manière à soutenir la complémentarité entre le vélo et le transport collectif, certaines autorités organisatrices de transport régional mettent déjà à la disposition des usagers des supports pour vélos installés à même les autobus. Montréal pourrait s'inspirer de ces expériences. Certaines voitures taxis offrent également cette possibilité aux cyclistes montréalais.

Le Plan d'urbanisme identifie les voies cyclables existantes et potentielles ayant une portée pan-montréalaise : la voie de ceinture, la Route verte qui relie les régions du Québec les unes aux autres, les liens interrives et les voies desservant les principaux secteurs d'activités et les infrastructures de transport collectif (voir carte 2.2.4). En complément, le raccordement du réseau cyclable de nature locale au réseau pan-montréalais est privilégié.

### Moyens de mise en œuvre

- Mettre en œuvre le Plan d'action vélo.
- Parachever le réseau pan-montréalais tel qu'illustré à la carte 2.2.4.
- Implanter de nouveaux liens cyclables desservant notamment le Centre.
- Intégrer de nouvelles voies cyclables aux liens routiers à parachever ou à réaménager.
- Mettre en place des mesures appropriées favorisant la circulation sécuritaire des cyclistes.
- Assurer l'entretien des voies cyclables et en prolonger la période d'opération.
- Mettre les voies cyclables existantes aux normes.



## AMÉNAGEMENT DES AIRES DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS

Les critères d'aménagement des aires de stationnement pour vélos sont les suivants :

- localiser les aires de stationnement à l'abri des intempéries ou à l'intérieur d'un édifice;
- localiser les aires de stationnement près de l'entrée de l'édifice, de la station de métro ou du quai d'embarquement de la gare;
- assurer une visibilité, un éclairage adéquat et une accessibilité sans entraver la circulation des piétons;
- installer un nombre suffisant de supports adaptés à tous les types de vélos.

### LE PLAN D'ACTION VÉLO

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'un Plan d'action vélo, intégré au Plan de transport. Elle prévoit l'approuver au cours de l'année 2005. Le Plan d'action vélo traitera, entre autres, de l'entretien, de la mise aux normes et du développement de l'infrastructure cyclable. Il appuiera le développement du cyclotourisme à Montréal tout en faisant la promotion de ce mode de transport pour tous les motifs de déplacements.

Le Plan d'action vélo contiendra aussi les mesures à mettre en place afin d'améliorer l'accessibilité des cyclistes au Centre de Montréal.

Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

# Le réseau cyclable pan-montréalais

## Carte 2.2.4

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

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Décembre 2005

# action 3.5

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

La Ville préconise la mise en valeur du territoire, notamment celle des espaces sous-utilisés, axée sur l'utilisation optimale du transport collectif. À cette fin, elle vise un encadrement approprié de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre où la majorité des terrains non bâtis sont exploités à des fins de stationnement de surface hors rue. La construction d'immeubles sur ces sites permettrait d'accroître la richesse foncière de la Ville tout en favorisant la consolidation et l'attractivité du Centre (voir objectif 7).

Les conditions de stationnement influencent grandement le choix d'un mode de transport, particulièrement pour les déplacements liés au travail. Le Plan favorise, en ce sens, l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif.

### Moyens de mise en œuvre

- Dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro, établir une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement pour les commerces de détail et de services, les bureaux, les équipements collectifs et institutionnels et les industries.
- Dans un rayon de 500 mètres des gares de train de banlieue propices à une intensification des activités tel qu'illustré à la carte 2.2.2, établir une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement pour les commerces de détail et de services, les bureaux, les équipements collectifs et institutionnels et les industries.
- Dans l'arrondissement de Ville-Marie, à l'ouest de la rue Amherst, aménager les unités de stationnement exigées à l'intérieur du bâtiment.
- Dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro et d'une gare de train de banlieue, favoriser l'aménagement des unités de stationnement exigées à l'intérieur du bâtiment (voir action 3.2).



- Prévoir un nombre suffisant de supports pour vélos aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue, des bureaux, des équipements collectifs et institutionnels et le long des artères commerçantes.
- Intégrer des places de stationnement réservées aux vélos à tout nouveau stationnement intérieur.
- Aménager, aux endroits appropriés, des places de stationnement sur rue pour vélos.
- Accroître la capacité d'accueil des stationnements incitatifs situés en amont des points de congestion, en privilégiant les stationnements intérieurs.
- Favoriser, par des ententes avec les propriétaires, l'utilisation des stationnements de centres commerciaux et d'institutions pour les usagers du transport collectif ou toute autre clientèle visée à l'entente.
- Réaliser, dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport, une étude exhaustive de stationnement visant la quantification de la réduction de l'offre de stationnement.
- Élaborer et mettre en œuvre la Politique de stationnement.

**LES ACTIONS DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT**

La Ville a entrepris l'élaboration d'un Plan de transport qui sera adopté en 2005 et qui inclura une Politique de stationnement. Celle-ci traitera, entre autres, des actions suivantes :

**Les actions pan-montréalaises :**

- Faire respecter scrupuleusement la réglementation en vigueur, notamment quant à l'obligation de maintenir une voie de circulation conduisant à chaque case de stationnement.
- Exiger un permis annuel d'exploitation et tarifer son obtention.
- Réaliser un aménagement paysager adéquat pour les stationnements hors rue.
- Réviser à la hausse les tarifs des parcomètres.
- Revoir la pratique interdisant le stationnement le long de certaines rues pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. La révision de cette pratique aurait pour effet d'accroître, particulièrement au Centre, l'offre en stationnement de courte durée sur rue. Elle permettrait également aux résidents montréalais de laisser leurs voitures stationnées sur la rue à proximité de leur domicile.
- Simplifier la réglementation relative au stationnement sur rue dans les secteurs résidentiels.

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

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

objectif 4

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

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

**L'intermodalité : un des atouts majeurs de Montréal**

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

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

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

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

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

LE PORT DE MONTRÉAL EN QUELQUES LIGNES :

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





Au cours des 20 dernières années, la mondialisation des échanges commerciaux, les accords de libre-échange, les nouvelles cadences de production et l'apparition de nouveaux besoins de livraison (juste à temps) ont transformé l'industrie du transport des marchandises.

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

À Montréal, le secteur des transports est responsable en grande partie de la production des gaz à effet de serre et constitue une activité génératrice de nuisances au sein des milieux de vie. Dans une perspective de réduire ces émissions et d'améliorer la qualité de l'air, la Ville favorise l'intermodalité entre divers modes de transport des marchandises.

**Les besoins de l'industrie**

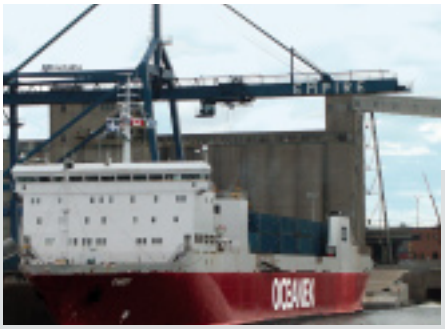
Les compagnies ferroviaires disposent de tout l'espace nécessaire à leurs activités. Dans cet esprit, en raison de son potentiel de mise en valeur, le Plan confirme l'affectation résidentielle du triage Outremont.

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

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

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

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



# action 4.1

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

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

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

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

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

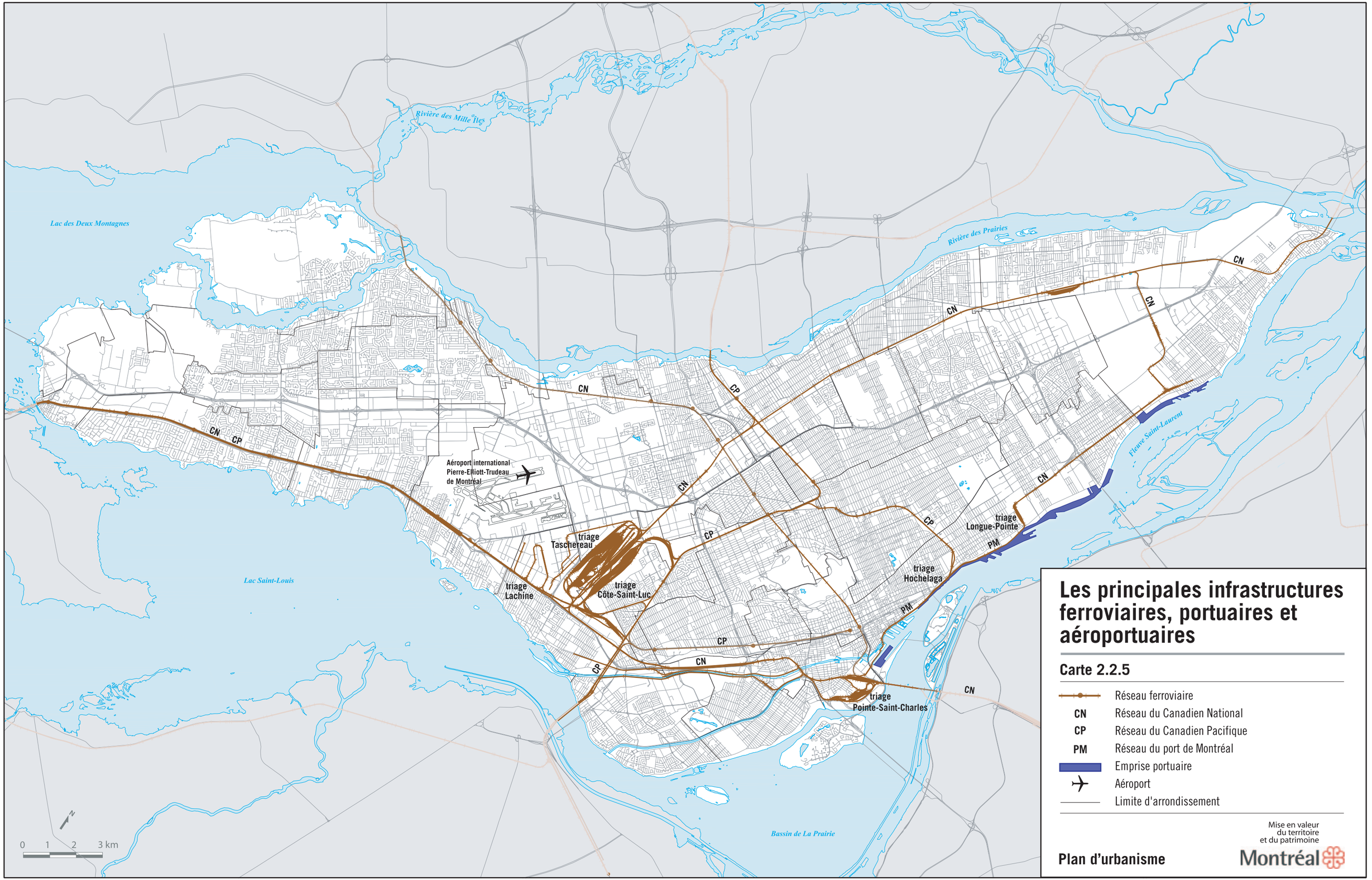
### Moyens de mise en œuvre

- Soutenir les principales interventions proposées relatives au transport des marchandises (voir carte 2.2.3) :
  - réfection et optimisation de l'autoroute Métropolitaine;
  - aménagement d'un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est;
  - réaménagement des échangeurs Dorval et Turcot;
  - réaménagement des voies de service de l'autoroute 40, incluant le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan;
  - réaménagement du chemin De La Côte-de-Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Dorval à l'échangeur Décarie;
  - parachèvement de l'avenue Marien et du boulevard Maurice-Duplessis;
  - ajout d'une voie de service de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt;
  - prolongement du boulevard Cavendish (tracé à préciser);
  - prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (tracé à préciser);
  - prolongement à l'étude de l'autoroute 25 ou aménagement d'un boulevard urbain dans l'axe du corridor Louis-H.-La Fontaine.



- Étudier la possibilité de mettre en place des mesures préférentielles à la circulation des camions le long de certains axes autoroutiers.
- Exiger une étude de circulation identifiant les impacts ainsi que les solutions permettant de préserver la qualité de l'accès aux secteurs d'emplois.
- Améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises par l'élaboration d'un Plan de camionnage qui s'inscrira dans le Plan de transport de la Ville.
- Éviter les entraves à la circulation et assurer la sécurité des usagers de la route, en définissant de nouvelles normes relatives aux aires de manœuvre des camions, offrant les dégagements appropriés aux mouvements hors rue, s'appliquant aux futurs secteurs industriels.
- Étudier la possibilité d'implanter à long terme des centres intermodaux des marchandises, tels les triages, à l'extérieur de l'Île de Montréal et de développer à d'autres fins les terrains ainsi libérés.
- Favoriser l'intermodalité entre divers modes de transport des marchandises.






# Les principales infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires

## Carte 2.2.5

- Réseau ferroviaire
- CN Réseau du Canadien National
- CP Réseau du Canadien Pacifique
- PM Réseau du port de Montréal
- Emprise portuaire
- Aéroport
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Septembre 2005

# 2.3

# 2.3

# Un Centre prestigieux, convivial et habité

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

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

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

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

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

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

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

6 Accroître le dynamisme résidentiel du Centre.

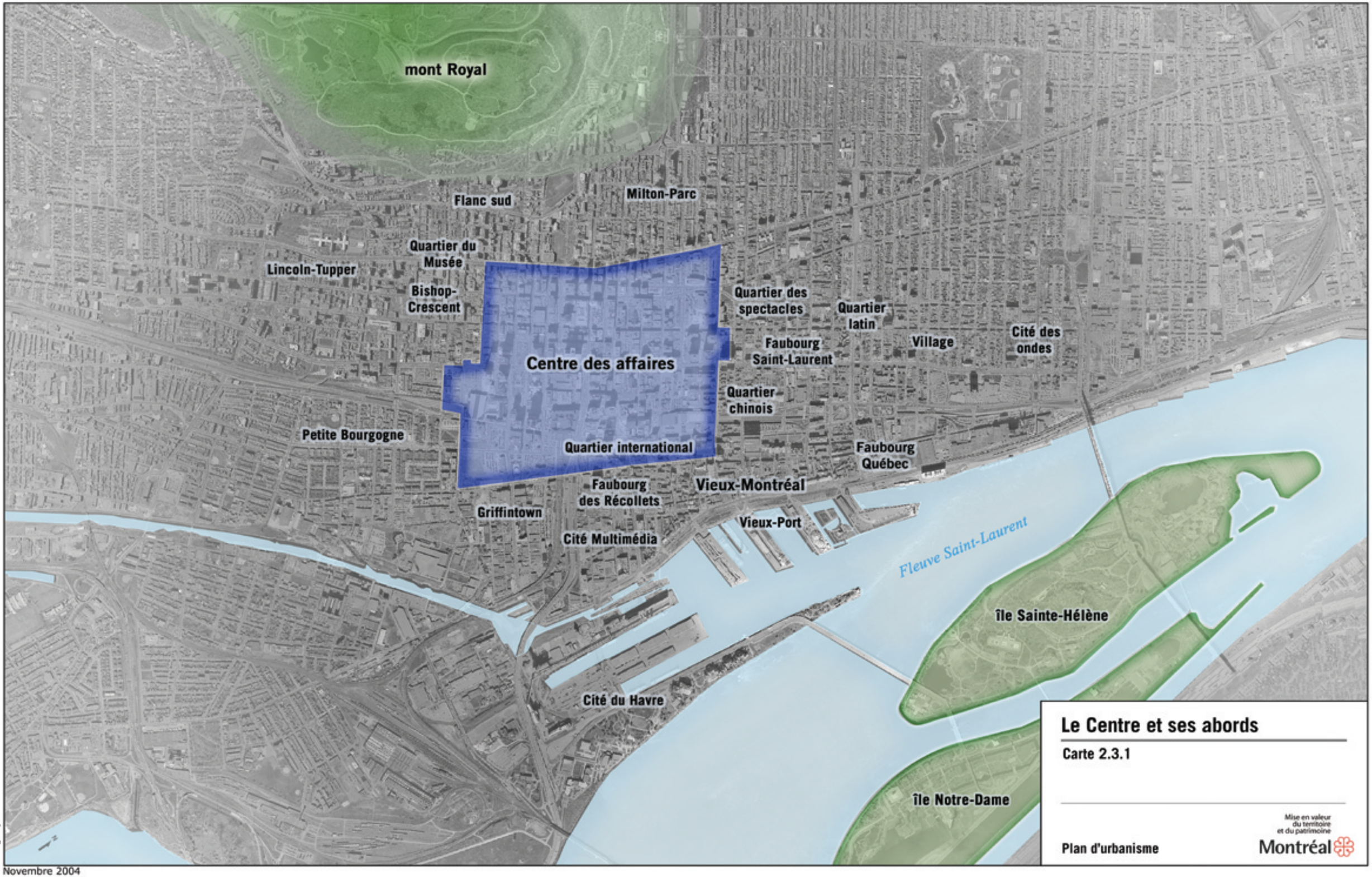
7 Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre.

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

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

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






## Le Centre et ses abords

Carte 2.3.1

Plan d'urbanisme

Mise en valeur du territoire et du patrimoine
Montréal

2.3.1 (p.69)

Novembre 2004

objectif 5

## Accroître la vocation métropolitaine, nationale et internationale du Centre

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

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

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

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

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



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

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

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

# action 5.1

## consolider le Centre des affaires

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

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

Le Plan précise la délimitation du Centre des affaires, qui correspond au secteur où sont autorisées la densité et les hauteurs de construction les plus élevées à Montréal, afin, notamment, de protéger les secteurs avoisinants contre une pression foncière indue (voir illustration 2.3.1). Actuellement, les terrains non bâtis du Centre des affaires peuvent accueillir plus de 900 000 mètres carrés de nouveaux bureaux, ce qui accommodera le rythme de croissance anticipé pendant plusieurs années. De plus, une partie importante de cette demande pourra être comblée par des immeubles existants.

### Moyens de mise en œuvre

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

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

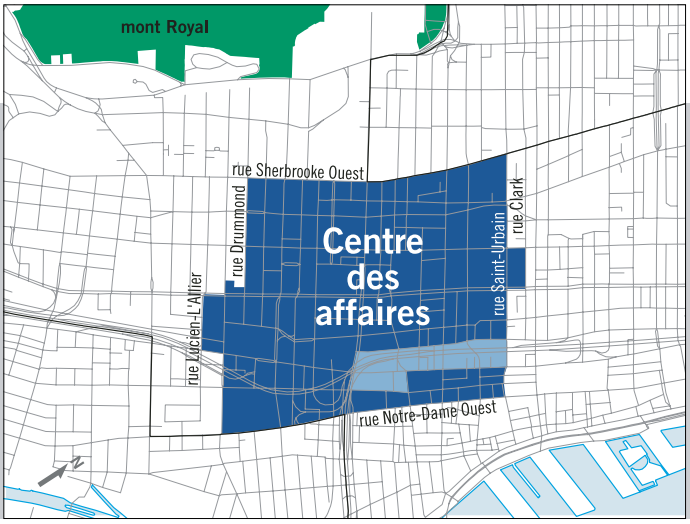



ILLUSTRATION 2.3.1 LE CENTRE DES AFFAIRES

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

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

# action 5.2

## renforcer l'attrait commercial du Centre

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

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

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

Le Plan insiste sur le maintien des attributs qui font la particularité de la fonction commerciale au Centre. Il vise à consolider la structure de ses principales rues commerçantes et s'assure également que les commerces sont conçus de manière à maximiser leur interaction avec la rue.

### Moyens de mise en œuvre

- Assurer le respect des principes de traitement des rues commerçantes visant à accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités (voir objectif 13).
- Consolider les principales rues commerçantes du Centre présentées à l'illustration 2.3.2 sur lesquelles :
  - tous les bâtiments doivent assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée en intégrant des commerces directement et individuellement accessibles depuis la rue;
  - les galeries marchandes doivent prévoir des espaces commerciaux s'intégrant à la trame commerciale sur rue existante.
- Exclure du calcul de la densité la superficie de plancher occupée par des commerces individuellement et directement accessibles depuis la rue Sainte-Catherine entre les avenues Atwater et Papineau.

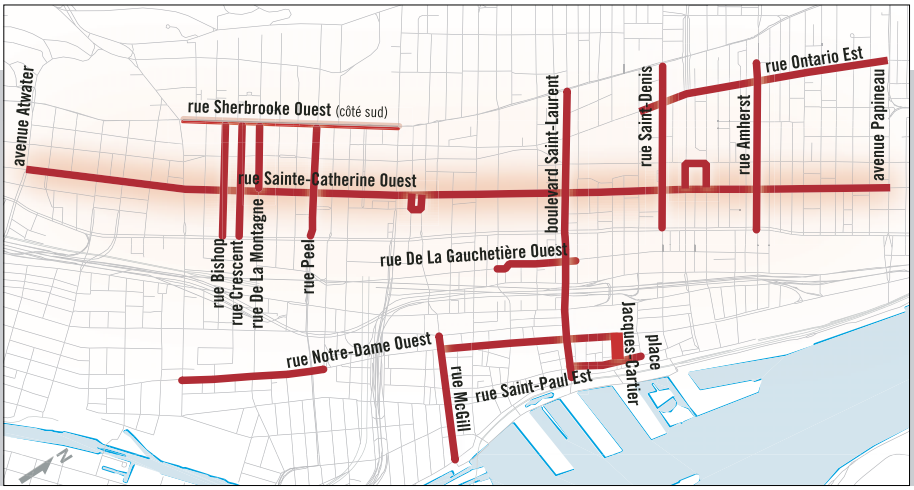



ILLUSTRATION 2.3.2 LES RUES COMMERÇANTES DU CENTRE À CONSOLIDER

Afin de renforcer l'animation commerciale du Centre, les bâtiments donnant sur une rue commerçante à consolider doivent assurer la continuité du linéaire commercial au rez-de-chaussée en intégrant des commerces directement et individuellement accessibles depuis la rue.

# action 5.3

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

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

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

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

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

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

La Ville privilégie le maintien et l'expansion des grandes institutions au Centre. Elle préconise à cette fin une approche permettant d'anticiper leurs besoins afin, notamment, d'éviter les situations où celles-ci devraient y répondre hâtivement en ayant, par exemple, recours aux pouvoirs d'expropriation dont elles disposent.

Dans le contexte de la construction du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur une partie du site Glen, la Ville privilégie pour les bâtiments du Centre amenés à changer de vocation leur utilisation à des fins institutionnelles ou publiques.

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

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



### Moyens de mise en œuvre

- Confirmer le Centre en tant que lieu privilégié pour accueillir les institutions d'envergure métropolitaine ou internationale.
- Préconiser une démarche de planification concertée avec les partenaires institutionnels (voir objectif 10).
- Favoriser la consolidation et le développement au Centre des activités des hôpitaux universitaires et des centres de recherches qui leur sont affiliés; advenant l'abandon de certains bâtiments par les centres hospitaliers universitaires, privilégier leur réutilisation à des fins institutionnelles ou publiques.

# action 5.4

## développer le potentiel touristique du Centre

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

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

Le caractère francophone de la ville, l'importance de sa communauté anglophone et celle de ses autres communautés culturelles composent un environnement unique qui séduit généralement les visiteurs et témoigne de l'ouverture de Montréal sur le monde.

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

Le parc Jean-Drapeau est un espace vert majestueux et un lieu de contact avec le fleuve d'une richesse exceptionnelle qu'il importe de préserver. Dans cette optique, le Plan s'assure que la mise en valeur de ses attraits récréatifs et touristiques respectera l'intégrité de sa vocation verte et obéira au principe de son accessibilité par la population.

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

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

Montréal est la première région touristique du Québec. En 2003, elle a accueilli 13,2 millions de visiteurs, dont plus de 1,3 million venus pour affaires ou dans le cadre d'un congrès. Le secteur touristique montréalais emploie plus de 75 000 personnes.



## Moyens de mise en œuvre

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

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



## action 5.5

### accroître le rayonnement culturel du Centre

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

Au-delà de leur apport économique considérable et de la fréquentation touristique qu'elles génèrent, les institutions culturelles, notamment les musées, jouent un rôle éducatif fondamental qui contribue, entre autres, au développement du sens civique. Lieux de rappel et d'expression de l'identité collective, elles offrent également à l'ensemble des Montréalais la possibilité de contacts avec les autres cultures.

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

Le secteur montréalais de la culture compte 90 000 emplois directs et indirects et entraîne des retombées de 5 milliards de dollars annuellement. Montréal est l'hôte de plus de 150 grands événements culturels, dont une quarantaine de portée internationale.



#### Le Quartier des spectacles

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

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

#### Les artistes et les artisans

La vie culturelle du Centre est marquée par la présence de nombreux artistes et artisans qui créent, produisent et diffusent des œuvres d'une grande diversité. La Ville maintient les dispositions réglementaires qui permettent l'aménagement d'ateliers dans la plupart des secteurs où l'activité dominante est de nature commerciale ou industrielle. Elle s'engage également, dans le cadre de sa Politique de développement culturel, à mettre en œuvre un plan d'action et des outils pour consolider et développer les ateliers d'artistes et les ateliers-résidences.

#### LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT CULTUREL

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'une Politique de développement culturel dont l'adoption est prévue au début de l'année 2005. Cette Politique donne suite au consensus dégagé lors du Sommet de Montréal. Elle énonce les grands objectifs de la Ville en matière de culture qui sont, notamment, de faciliter l'accès des citoyens aux arts et à la culture, de soutenir davantage les arts et les artistes et d'assurer l'avenir des institutions et des grands événements montréalais.

Le projet de Politique fait état d'un grand nombre d'engagements de la Ville parmi lesquels figurent l'implantation d'une signalisation culturelle cohérente, la mise en place de divers mécanismes de soutien aux créateurs et l'aménagement du Quartier des spectacles.

## Moyens de mise en œuvre

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







objectif 6

# Accroître le dynamisme résidentiel du Centre

LA DIVERSITÉ DE L'OFFRE RÉSIDENTIELLE AU CENTRE

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

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



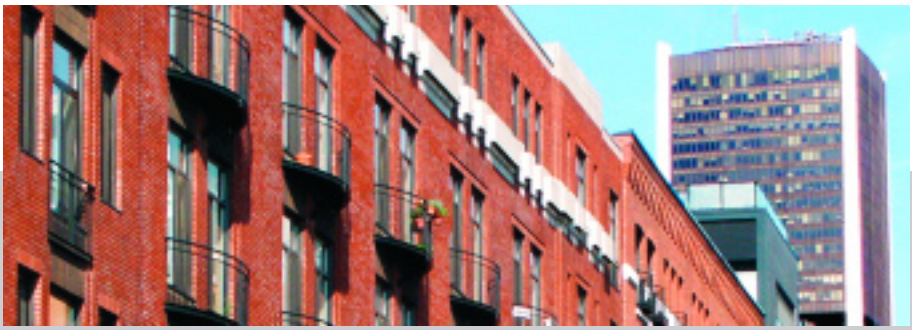
Le Centre de Montréal est caractérisé par une importante population résidante qui lui procure une animation bénéficiant aussi de la présence des occupants des hôtels et des résidences étudiantes. Cela est vrai même dans le Centre des affaires où la fonction résidentielle est partout autorisée (voir carte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

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

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

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

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



# action 6.1

## assurer la qualité des milieux de vie établis

On dénombre plus de 43 000 ménages dans les divers milieux de vie établis du Centre. Ces ménages habitent un environnement dynamique, mais doivent composer avec plusieurs contraintes découlant de son caractère particulier : circulation automobile, présence d'activités nocturnes, rareté des espaces verts privés, réalités sociales, etc.

En matière de circulation, le Plan adopte une stratégie globale qui favorise une utilisation accrue du transport collectif. De plus, les arrondissements peuvent, à la suite des études appropriées, définir des mesures d'apaisement de la circulation pour les secteurs que cette problématique affecte particulièrement (voir section 2.2).

La rareté des espaces verts privés rend la qualité de l'accès aux grands parcs métropolitains d'autant plus importante pour les ménages du Centre. À cet égard, la Ville entend notamment améliorer les liens entre le parc du Mont-Royal et les milieux avoisinants (voir section 4.20). Elle confirme également la vocation du parc de la Cité du Havre.

Le Plan restreint l'implantation d'activités potentiellement nuisibles à la quiétude des résidents dans les milieux de vie : bars, discothèques, restaurants, etc. Il prévoit parallèlement l'implantation des activités complémentaires à l'habitation telles que les commerces de desserte locale, les équipements collectifs et les services personnels et communautaires.

Le Centre est confronté à certaines réalités sociales, telles l'itinérance et la prostitution de rue, d'une façon plus marquée que les autres milieux de vie. Afin de répondre aux besoins de l'ensemble des populations qui vivent au Centre ou qui le fréquentent, la Ville privilégie une approche globale comportant, notamment, la mise en œuvre d'une Stratégie de revitalisation urbaine intégrée. Dans le même ordre d'idées, la Stratégie municipale en matière d'habitation souscrit au principe d'une société inclusive et vise, notamment, à favoriser une offre en logements assurant une diversité sociale (voir section 2.1).





La réglementation de zonage précise la répartition des usages sur le territoire. La Ville identifiera également les interventions ou les actions particulières requises afin d'améliorer la qualité des milieux de vie. À titre d'exemple, la partie sud du secteur Lincoln-Tupper fait l'objet d'une planification détaillée locale traitant, entre autres, du renforcement de la structure commerciale de la rue Sainte-Catherine.

### Moyens de mise en œuvre

- Minimiser les impacts de la circulation et des usages potentiellement nuisibles.
- Améliorer l'accès aux grands parcs métropolitains.
- Intervenir de façon à assurer le respect des critères énoncés par la Charte des milieux de vie montréalais (voir objectif 1).
- Mettre en œuvre la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée (voir objectif 1).









## LES MILIEUX DE VIE ÉTABLIS DU CENTRE

**Lincoln-Tupper**
Lincoln-Tupper est l'un des milieux de vie les plus densément peuplés de Montréal. La grande diversité de sa population en fait un exemple de mixité sociale. La forte présence d'institutions est une constante dans l'histoire du secteur que ceinturent, entre autres, l'Université Concordia, le Collège Dawson, le Centre Canadien d'Architecture, le Grand Séminaire de Montréal, la maison mère des Sœurs Grises et le monastère des Pères Franciscains. Il héberge d'ailleurs un nombre considérable d'étudiants, dont plusieurs venus de l'étranger. Le riche patrimoine bâti de Lincoln-Tupper se compose non seulement d'immeubles institutionnels, mais aussi de nombreux bâtiments résidentiels. L'avenir de plusieurs sites institutionnels et la mise en valeur du patrimoine figurent, avec la revitalisation de la rue Sainte-Catherine, parmi les principaux enjeux liés à son développement.

**Le Quartier latin**
Le Quartier latin est étroitement associé à la présence de l'Université du Québec à Montréal et du Cégep du Vieux Montréal que fréquentent plus de 40 000 étudiants et collégiens. Il évoque en particulier l'ambiance de la rue Saint-Denis et de ses nombreux restaurants, bistros et cafés. Le Quartier latin est aussi un noyau important d'activités culturelles avec ses salles de spectacles, dont le Théâtre St-Denis construit en 1900. Le réaménagement de la rue Berri, où s'érige actuellement la Bibliothèque nationale, constitue un enjeu important pour son avenir.

**Le Village**
Le Village correspond à une partie de l'un des plus vieux quartiers ouvriers de Montréal, où vivent de nombreux ménages et familles. La vitalité de l'activité commerciale le long de la rue Sainte-Catherine et l'animation de sa vie nocturne y témoignent du dynamisme de la communauté gaie montréalaise. Le Village demeure cependant un milieu de vie qui requiert un effort de revitalisation. Le redéveloppement du site de Radio-Canada, l'atténuation des impacts de la circulation automobile et la cohabitation des activités ludiques avec la fonction résidentielle y sont des enjeux importants.

**Le Vieux-Montréal**
Joyau du patrimoine reconnu par le gouvernement du Québec, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal est, avec le Vieux-Port, le lieu le plus fréquenté par les touristes de passage à Montréal. Au cours de la dernière décennie, il s'est de plus en plus imposé en tant que milieu de vie grâce à la réalisation de nouveaux projets résidentiels, mais surtout au recyclage de nombreux bâtiments. L'équilibre entre ses vocations touristiques, récréatives et résidentielles représente un enjeu important pour les ménages qui y vivent. De plus, les liens entre le Vieux-Montréal et le faubourg Saint-Laurent, dont il est séparé par l'autoroute Ville-Marie, sont à rétablir.

**Milton-Parc**
Milton-Parc occupe une position privilégiée entre le mont Royal et le Centre des affaires. Sa population comporte une large part d'étudiants fréquentant l'Université McGill. Milton-Parc s'articule le long de l'avenue Du Parc sur laquelle se concentrent les commerces de proximité. Certains des bâtiments qui la bordent présentent toutefois des signes de détérioration. La valorisation de l'avenue Du Parc est un enjeu non seulement pour le secteur, mais également pour le Centre. Elle se concrétisera notamment avec le réaménagement de l'échangeur Des Pins qui offrira aux piétons un environnement plus agréable.

**Le flanc sud du mont Royal**
L'attrait du mont Royal est tel que la grande bourgeoisie s'installe sur son flanc sud dès le milieu du XIX$^{e}$ siècle. La formidable concentration de richesse dans le secteur lui vaut, vers 1900, le surnom de « Mille carré doré ». Plusieurs institutions s'établissent aussi en bordure de la montagne, dont l'Université McGill, l'Hôpital Royal-Victoria et l'Hôpital général de Montréal. Le flanc sud du mont Royal évoque toujours un caractère prestigieux – il est notamment un haut lieu de l'activité consulaire à Montréal –, mais aussi un patrimoine naturel et historique à préserver. Ainsi l'évolution des institutions, l'affirmation de son caractère résidentiel et l'amélioration, en termes de qualité, des liens avec le mont Royal font partie des enjeux qui le touchent.

**La Petite Bourgogne**
La Petite Bourgogne correspond à l'ancienne Sainte-Cunégonde annexée à Montréal en 1905. À l'origine, elle est surtout peuplée par des ouvriers et leurs familles. Elle est durement affectée par le déclin des activités industrielles au milieu du XX$^{e}$ siècle. Vers la fin des années 60, de grandes interventions publiques la transforment radicalement et sa population baisse considérablement. Le recyclage de bâtiments industriels, la revitalisation du marché Atwater et plusieurs projets d'habitations insufflent un nouveau dynamisme à la Petite Bourgogne. Toutefois, elle demeure un milieu de vie qui nécessite un effort particulier de revitalisation.

## action 6.2

### consolider la fonction résidentielle au Centre

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

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

**Le faubourg Québec**
À terme, le faubourg Québec comptera plus de 1 000 ménages, soit 2 500 à 3 000 personnes, un nombre supportant l'établissement de services de proximité. Le Plan confirme l'aménagement du belvédère De La Commune, qui viendra s'ajouter à la place Dalhousie, de même que celui, dans le prolongement de la rue Amherst, d'une passerelle permettant de rejoindre le bassin de l'Horloge depuis la rue De La Commune. De plus, il prévoit le réaménagement du square Viger, situé aux abords du faubourg, afin d'améliorer le lien entre celui-ci et les milieux de vie établis au nord de l'autoroute Ville-Marie (voir section 4.4).

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

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







### Le faubourg des Récollets

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

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

### La Cité du Havre

La Cité du Havre est un secteur résidentiel dont la partie ouest, toujours vacante, pourrait accueillir plus de 900 nouveaux logements. La vocation de parc de sa partie située à l'est d'Habitat 67 est pour sa part confirmée par le Plan. Les résidents de la Cité du Havre subissent actuellement des désagréments liés à la circulation automobile générée principalement par le fort achalandage du Casino de Montréal, situé non loin, dans le parc Jean-Drapeau. Cette question, de même que l'amélioration de la desserte du secteur en transport collectif, sera traitée dans le cadre d'une planification détaillée (voir section 4.15).

### Les stationnements de la Maison de Radio-Canada

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

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

## Moyens de mise en œuvre

- Intégrer des dispositions particulières à la réglementation d'urbanisme afin d'assurer la quiétude des résidents dans les secteurs mixtes ou fortement achalandés, notamment :
  - en établissant des normes de construction élevées, entre autres en matière d'insonorisation;
  - en intégrant des critères appropriés au sein de plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
- Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation lorsque pertinent (voir objectif 18).
- Aménager de nouveaux lieux publics structurants.
- Procéder à l'acquisition et au remembrement de terrains stratégiques par l'intermédiaire de la Société de développement de Montréal (SDM).



# action 6.3

## favoriser l'épanouissement de la fonction résidentielle au Centre

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

Le Griffintown, situé à faible distance du Centre des affaires, fut l'un des berceaux de l'activité industrielle en Amérique du Nord. Le déclin de ses entreprises, précipité par l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, en a fait peu à peu un secteur déstructuré aujourd'hui en quête d'une nouvelle vocation.

La venue récente de l'École de technologie supérieure et de résidences étudiantes, établies en bordure des rues Peel et Notre-Dame, préfigure le renouveau souhaité pour le Griffintown. La réhabilitation du canal de Lachine, désormais ouvert à la navigation de plaisance, devrait également lui être bénéfique. Dans ce contexte, le Plan y favorise l'implantation d'activités mixtes, incluant l'habitation, plus à même de contribuer à sa revitalisation.

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

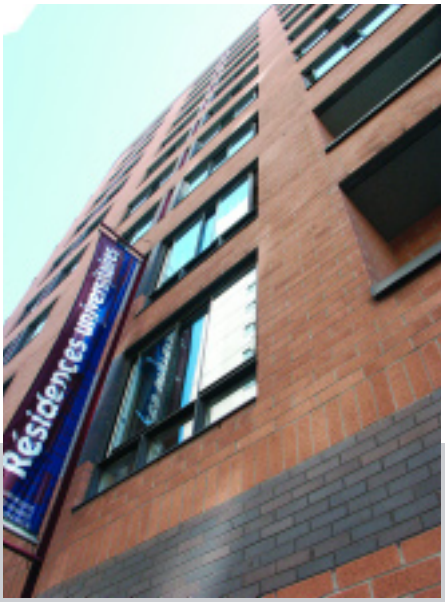
### Moyens de mise en œuvre

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

**LA CITÉ UNIVERSITAIRE INTERNATIONALE**

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

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



mont Royal
chemin De La Côte-des-Neiges
Flanc sud
Milton-Parc
avenue Du Parc
boulevard Saint-Laurent
rue Saint-Denis
avenue De Lorimier
rue Sherbrooke Ouest
boulevard De Maisonneuve Ouest
rue Sainte-Catherine Ouest
boulevard René-Lévesque Ouest
rue De La Gauchetière Ouest
rue Ontario Est
rue Berri
Quartier latin
Village
Faubourg Saint-Laurent
Lincoln-Tupper
Paper Hill
Secteur Overdale
Maison de Radio-Canada
rue Notre-Dame Est
Faubourg Québec
rue Guy
rue De La Montagne
rue Peel
rue University
rue De Bleury
Petite Bourgogne
Secteur Chaboillez
rue Notre-Dame Ouest
Vieux-Montréal
Griffintown
Faubourg des Récollets
Fleuve Saint-Laurent
autoroute Bonaventure
Cité du Havre
N
0 150 300 m

# Un Centre habité

## Carte 2.3.2

- Milieu de vie établi
- Milieu de vie à consolider
- Milieu de vie à développer
- Grand parc, parc riverain
- Centre des affaires

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

**Plan d'urbanisme**

2.3.2 (p.85)

Novembre 2004

objectif 7

## Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre

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

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

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

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

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







# action 7.1

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

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

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

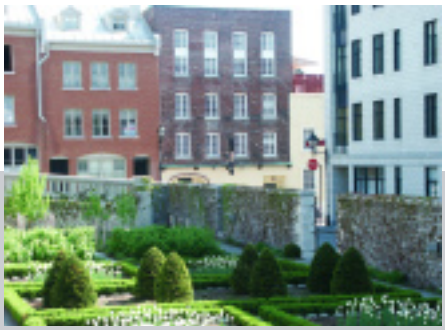
### Moyens de mise en œuvre

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

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







# action 7.2

## développer les terrains non bâtis du Centre

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

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

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

Ainsi, le Plan exige, pour la partie de l'arrondissement de Ville-Marie à l'ouest de la rue Amherst, que les stationnements requis soient aménagés à l'intérieur des bâtiments. Par ailleurs, un nombre maximum d'unités de stationnement est fixé pour les immeubles à proximité des stations de métro ou des gares (voir action 3.5).

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

### Moyen de mise en œuvre

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

La conversion de certaines aires de stationnement du Centre en lieux publics est déjà prévue. L'aménagement de la place Eugène-Lapierre et du jardin du Gesù est ainsi prévu par la Ville dès 2005.







# action 7.3

## encadrer le développement du réseau piéton intérieur

Montréal figure parmi les nombreuses métropoles (Toronto, Calgary, Chicago, Minneapolis, Sydney) dont le Centre est doté d'un réseau piéton intérieur. Prenant forme en 1962 avec la construction d'un lien protégé entre la Gare centrale et la nouvelle galerie marchande de la Place Ville-Marie, le réseau montréalais s'est depuis lors développé au gré des différents projets immobiliers dans un esprit unique de partenariat public-privé.

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

L'aménagement du réseau piéton intérieur montréalais passe généralement sous les rues et a peu d'impacts négatifs sur le cadre urbain, ce qui représente un net avantage sur les réseaux constitués de nombreuses passerelles aériennes reliant des bâtiments.

Il pose en revanche d'autres difficultés, parmi lesquelles l'orientation des personnes qui y circulent, en particulier lorsqu'elles connaissent peu la ville. Le sentiment de sécurité varie aussi en fonction de la qualité de l'aménagement (visibilité, éclairage, entretien) et du niveau de fréquentation du tronçon emprunté.

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



### Moyens de mise en œuvre

- Fixer les modalités pour le développement du réseau piéton intérieur.
- Harmoniser l'aménagement et les heures d'ouverture des différents tronçons.
- Améliorer la convivialité du réseau dans la perspective d'une accessibilité universelle.
- Implanter la signalisation « RESO » dans l'ensemble du réseau piéton intérieur afin d'améliorer l'orientation des usagers (voir section 4.23).



# action 7.4

## raffermir ou améliorer le caractère particulier de certains axes du Centre







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

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

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

### Les rues d'ambiance

Les rues d'ambiance offrent des conditions de déplacement confortables, agréables et stimulantes aux piétons auxquels elles accordent une place prépondérante. Ces conditions sont le produit d'une combinaison de facteurs qui varie d'une rue à une autre : niveau d'animation, fréquentation, caractéristiques de la rue, conditions de circulation, qualités de l'encadrement, etc.

Les rues d'ambiance tirent en grande partie leur attrait de l'animation associée à la présence de commerces. Toutefois, cet attrait peut également découler des qualités formelles de leur encadrement. L'alignement de bâtiments patrimoniaux qui composent un ensemble d'une grande unité architecturale du côté nord de la rue De La Commune en est un bon exemple.

La Ville entend préserver et accentuer les attributs qui font des rues d'ambiance des axes privilégiés pour les déplacements piétonniers. Par conséquent, elle intègre aux rues d'ambiance l'ensemble des rues commerçantes du Centre à consolider (voir action 5.2). La Ville interviendra en priorité sur ces rues afin d'améliorer encore davantage la qualité de leur encadrement et d'accroître leur convivialité pour les piétons.

### Le boulevard Saint-Laurent

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

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

### Les liens stratégiques à valoriser

Les liens stratégiques à valoriser font office de traits d'union entre des lieux significatifs, tels la montagne et le fleuve. Leur parcours est généralement ponctué d'autres lieux d'intérêt et traverse des secteurs voués à se transformer de manière importante. La partie sud de la rue Peel, par exemple, traverse un pôle institutionnel qui s'organise autour de l'École de technologie supérieure ainsi que le Griffintown, dont la vocation est en voie d'être renouvelée.

L'approche préconisée pour mettre en valeur les liens stratégiques tient compte des particularités de leurs différents tronçons. Les interventions pourront ainsi varier le long de ceux-ci dans la mesure où elles convergent pour en faire des liens dont le parcours, en particulier à pied, présente un intérêt soutenu.

### Les grands axes du Centre

Les grands axes du Centre jouent un rôle structurant important, notamment en unifiant ses différentes parties. L'architecture des bâtiments qui les bordent, le prestige des fonctions qu'ils hébergent et l'importance des lieux qu'ils relient font partie des traits distinctifs de ces axes. Leurs abords sont ainsi marqués par la présence de grands hôtels, d'imposants immeubles à bureaux et d'édifices gouvernementaux.

La qualité de l'image offerte par les grands axes est étroitement liée à celle du Centre. Malheureusement, l'aménagement de plusieurs d'entre eux est présentement loin d'être à la hauteur de cette vocation. La Ville entend corriger cette situation en procédant, par exemple, à un réaménagement approprié du domaine public et en soutenant un développement adéquat des propriétés adjacentes.

### Les parcours d'accès au Centre

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

La Ville entend mettre en œuvre diverses mesures destinées à améliorer l'intégration des parcours d'accès au Centre aux milieux traversés. C'est dans cet esprit qu'un réaménagement important est envisagé pour plusieurs de ces infrastructures routières à l'instar de celui des abords du pont Jacques-Cartier qui a permis de créer un nouvel espace vert ainsi qu'un terrain de jeux pour enfants.

## Moyens de mise en œuvre

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

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



mont Royal

chemin De La Côte-des-Neiges

rue Sherbrooke Ouest

boulevard De Maisonneuve Ouest

rue Sainte-Catherine Ouest

boulevard René-Lévesque Ouest

rue De La Gauchetière Ouest

rue Notre-Dame Ouest

rue Saint-Paul Ouest

rue De La Commune Ouest

rue Bishop

rue Crescent

rue De La Montagne

rue Peel

rue University

rue De Bleury

rue McGill

avenue Du Parc

boulevard Saint-Laurent

rue Saint-Denis

rue Berri

rue Amherst

avenue De Lorimier

rue Ontario Est

rue Notre-Dame Est

pont Jacques-Cartier

autoroute Bonaventure

Fleuve Saint-Laurent

0 150 300 m

# Les axes structurants du Centre

## Carte 2.3.3

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

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

**Plan d'urbanisme**

# 2.4

# 2.4 Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

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

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

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

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

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

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

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

## LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La Ville a entrepris l'élaboration d'une Stratégie de développement économique et prévoit l'adopter d'ici la fin de 2004. Ce projet découle d'un consensus établi lors du Sommet de Montréal où il a été retenu comme priorité.

Par cette Stratégie, la Ville veut assumer un rôle nouveau, plus large et plus dynamique, que l'évolution de son environnement rend indispensable. Créer un environnement d'affaires compétitif, soutenir la transformation de la structure économique et le développement des entreprises sont autant d'objectifs pour toutes les métropoles du continent, en accompagnement de forces du marché.

La Stratégie énonce les orientations d'action municipale par lesquelles la Ville soutiendra concrètement le monde des affaires et les entreprises, ira chercher le soutien des autres paliers de gouvernement, contribuera à renforcer son rôle de vis-à-vis de ses partenaires et assumera pleinement sa place au sein des organismes de développement économique dont elle est membre.

### Le positionnement économique retenu

- Montréal, une métropole d'envergure internationale, ville de savoir et d'innovation, orientée sur les hautes technologies, une métropole culturelle et ville festive, où l'on veut vivre... et faire des affaires.

### Les grandes stratégies mises de l'avant

- Renforcer Montréal comme métropole de savoir et d'innovation, seul moyen de maintenir une économie dynamique et créatrice de richesse.
- Appuyer le développement des secteurs stratégiques de l'économie montréalaise, en particulier ceux des nouvelles technologies.
- Encourager l'amélioration de la productivité dans les entreprises.
- Renforcer le rayonnement de Montréal comme ville de culture, en soutenant les créateurs et les industries de la culture et du divertissement.
- Maintenir un niveau élevé de qualité et de sécurité, au Centre et dans les arrondissements de Montréal.
- Faire de Montréal une ville ouverte aux affaires.

### Les grands objectifs poursuivis

- Augmenter le niveau de vie : se placer en 2025 dans le peloton de tête des métropoles nord-américaines.
- Accélérer la croissance et améliorer la qualité de vie en établissant un partenariat avec les gouvernements :
  - investir dans les infrastructures pour provoquer l'accélération de la croissance économique;
  - partager les revenus de la croissance;
  - assurer la poursuite de la croissance par des réinvestissements continus.

### Les grandes priorités d'intervention

Un plan d'action de la Ville organisé selon cinq priorités regroupant chacune un ensemble de mesures à réaliser sur trois ans :

- Priorité 1 : Montréal, ville ouverte aux affaires
- Priorité 2 : Une mise en valeur accélérée des actifs
- Priorité 3 : Un réseau au service des entreprises
- Priorité 4 : Un soutien aux secteurs stratégiques
- Priorité 5 : La promotion des atouts de Montréal

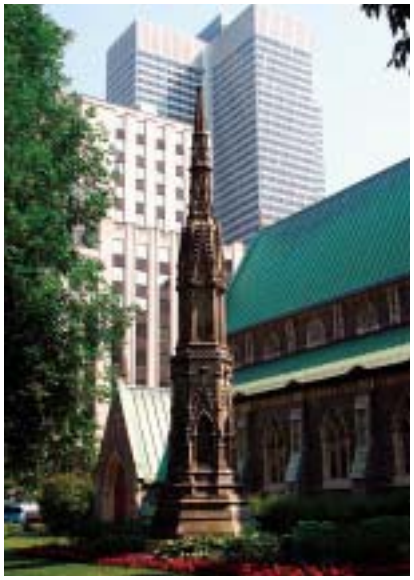
### Emplois selon les secteurs d'activité à Montréal en 2001

| | RMR Nombre | RMR Part | Ville Nombre | Ville Part |
|---|---|---|---|---|
| Manufacturier | 283 350 | 17,5 % | 194 485 | 17,5 % |
| Commerce de gros, transport et entreposage | 189 320 | 11,7 % | 132 145 | 11,9 % |
| Services aux consommateurs | 385 890 | 23,8 % | 237 310 | 21,3 % |
| Finances, assurances et services immobiliers | 107 490 | 6,6 % | 83 235 | 7,5 % |
| Services aux entreprises | 190 910 | 11,8 % | 151 205 | 13,6 % |
| Services publics, d'enseignement et de santé | 376 215 | 23,2 % | 256 960 | 23,1 % |
| Industrie de l'information et industrie culturelle | 39 105 | 2,4 % | 35 450 | 3,2 % |
| Autres industries* | 50 450 | 3,1 % | 22 000 | 2,0 % |
| Toutes les industries | 1 622 710 | 100,0 % | 1 112 820 | 100,0 % |

* Comprend les industries du secteur primaire et de la construction

Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2001, produit personnalisé sur le lieu de travail

## LE SCHÉMA DES SECTEURS D'EMPLOIS



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

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

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

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

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







**Les secteurs d'emplois institutionnels :**

Ils sont composés des grands ensembles institutionnels de rayonnement métropolitain qui regroupent un nombre important d'emplois liés aux domaines de la santé, de l'enseignement supérieur ou du sport et de la culture. Ces ensembles sont formés d'un seul établissement implanté en site propre ou sur quelques îlots et ils sont reconnus à la carte d'affectation du sol par la catégorie « Grand équipement institutionnel » . Plusieurs de ces propriétés institutionnelles comportent des immeubles d'intérêt patrimonial, des espaces verts ou des terrains à mettre en valeur.

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

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

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

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







Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

# Le schéma des secteurs d'emplois

## Carte 2.4.1

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

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

**Plan d'urbanisme**

Février 2009

objectif 8

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

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

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

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

Dans la volonté de consolider le territoire montréalais en relation avec les réseaux de transport existants et projetés, le Plan préconise la densification et la requalification des « secteurs d'affaires et de commerce » . Pôles majeurs d'activités de services répartis à l'échelle du territoire, ces secteurs offrent, à divers degrés, des possibilités de transformation du cadre bâti et des aires de stationnement afin d'intensifier les activités et d'améliorer la qualité du paysage urbain.

Le Plan prévoit aussi des interventions structurantes sur le réseau routier afin de mieux desservir les secteurs d'emplois, notamment les secteurs industriels. Ces travaux routiers permettront de dégager de nouveaux sites au sein de secteurs sous-utilisés ou déstructurés.

Afin de soutenir la transformation de la structure économique, la Ville entend aussi favoriser le développement immobilier de vastes terrains désaffectés, antérieurement occupés par des activités industrielles lourdes ou du triage ferroviaire. La réhabilitation de ces sites contribuera au renouvellement urbain et à la création de valeur ajoutée pour l'économie de Montréal.







# action 8.1

## soutenir l'aménagement de secteurs d'emplois de qualité

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

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

### Moyen de mise en œuvre

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







## action 8.2

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

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

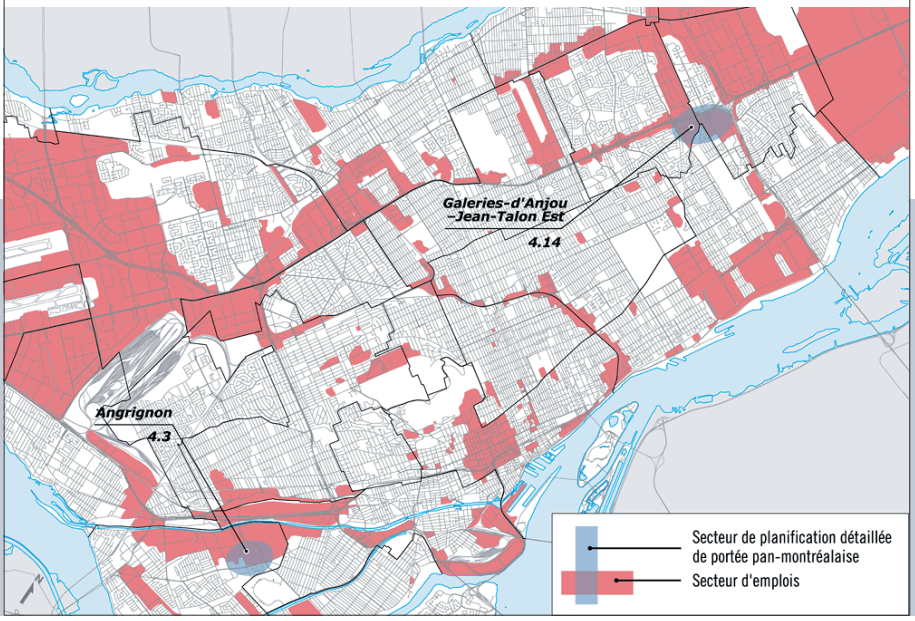
Afin d'améliorer la qualité de l'aménagement des secteurs voués au commerce, notamment les « secteurs d'affaires et de commerce » , le Plan d'urbanisme établit un cadre de contrôle réglementaire à l'échelle municipale assurant la révision de projets commerciaux de moyenne ou de grande surface (voir objectif 12 et partie III).

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

### Moyens de mise en œuvre

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

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



# action 8.3

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

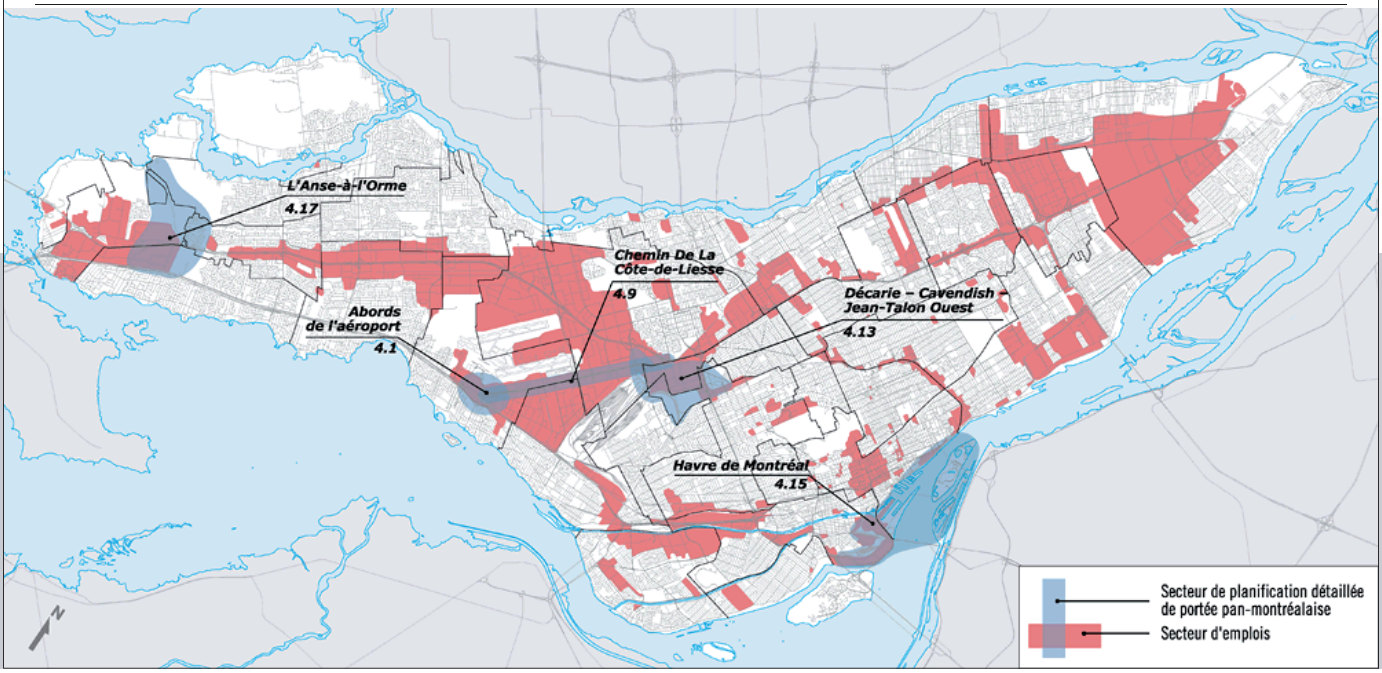
Reconnaissant l'efficacité des liens de transport comme condition structurante de mise en valeur des secteurs d'emplois, le Plan prévoit améliorer leur accessibilité autant pour les travailleurs qu'en fonction des besoins de transport des marchandises (voir objectif 3).

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

### Moyen de mise en œuvre

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

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



# action 8.4

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

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

Le coût élevé qu'entraîne la gestion adéquate des sols contaminés étant une contrainte majeure de mise en valeur de plusieurs de ces sites désaffectés, la Ville prévoit des actions afin de favoriser la réhabilitation des terrains contaminés (voir objectif 17).

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

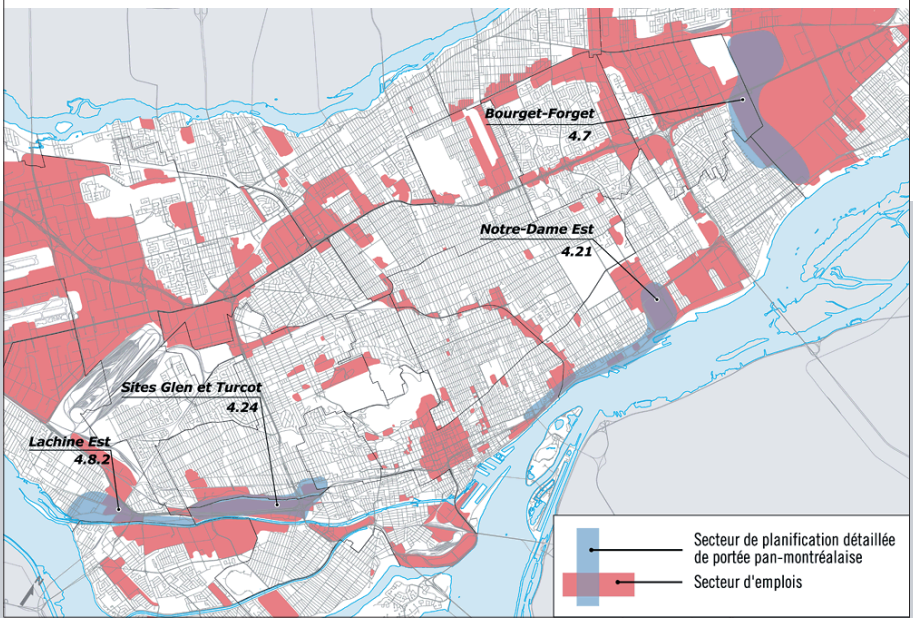
### Moyen de mise en œuvre

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

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

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

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






METRO

objectif 9

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

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

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

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

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







# action 9.1

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

Le déclin de l'activité manufacturière traditionnelle a entraîné une diminution du nombre d'entreprises industrielles dans les secteurs d'emplois de la couronne du Centre. La disparition de certains types d'implantations industrielles, notamment à proximité d'ensembles d'habitation, a contribué à l'assainissement de l'environnement résidentiel (voir objectif 18).

En revanche, plusieurs entreprises manufacturières dynamiques établies dans les secteurs mixtes de la couronne du Centre sont des composantes importantes de l'économie locale. Le Plan prévoit la reconnaissance, par la réglementation d'urbanisme, de ces activités industrielles légères bien intégrées au milieu urbain.

À la suite du départ de certaines activités industrielles, plusieurs ensembles composés de terrains vacants et de bâtiments sous-utilisés sont propices à une diversification des activités économiques. Afin de soutenir la vitalité et la diversité de l'emploi à proximité des secteurs densément habités, le Plan favorise l'adaptation de ces espaces peu performants en élargissant la gamme des activités économiques autorisées et en encourageant une certaine densification des secteurs d'emplois de la couronne du Centre.

### Moyens de mise en œuvre

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



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







## action 9.2

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

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

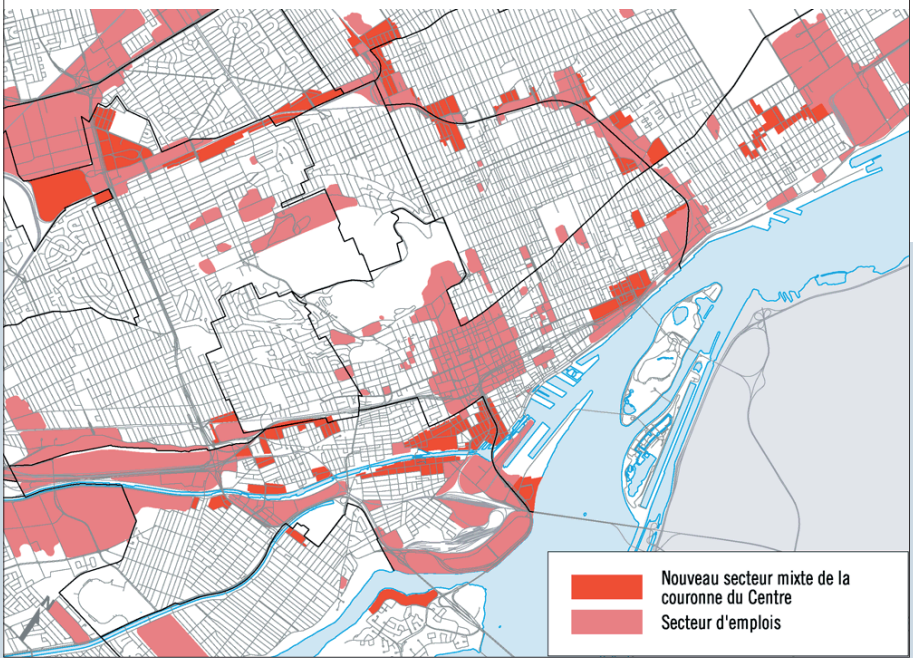
Aussi, grâce à la valeur ajoutée par des interventions structurantes et des investissements stratégiques, d'anciens secteurs à caractère industriel, par exemple les abords du canal de Lachine, peuvent devenir des sites propices à un développement mixte.

L'ensemble de ces sites à convertir de la couronne du Centre présente des occasions de reconstruire la ville sur elle-même dans une perspective de développement durable. À cet égard, la Ville prévoit attribuer, de façon prioritaire, les sommes éventuellement disponibles pour la réhabilitation des sites contaminés à ces secteurs à transformer (voir objectif 17).

### Moyen de mise en œuvre

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

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



objectif 10

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

Montréal bénéficie d'un éventail varié d'ensembles institutionnels générateurs d'un grand nombre d'emplois (voir carte 2.4.1) liés aux domaines de la santé, du sport, de la culture et de l'enseignement supérieur. Le Schéma des secteurs d'emplois identifie les principaux secteurs institutionnels constitués de ces grands ensembles.

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

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







# action 10.1

## assurer une intégration harmonieuse des ensembles institutionnels au milieu urbain

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

Plusieurs de ces grandes institutions sont situées dans des secteurs fortement urbanisés ou particulièrement sensibles, notamment au Centre de Montréal et à la périphérie du mont Royal. De concert avec les établissements qui planifient des projets d'expansion ou de réaménagement, la Ville souhaite cerner les enjeux et prévoir les balises d'aménagement appropriées en amont de la réalisation des interventions. Une telle démarche de planification de l'ensemble du site permettra de prévoir l'encadrement réglementaire requis pour le développement immobilier et, concurremment, l'amélioration des accès et des voies de circulation des piétons, des cyclistes et des véhicules, les interventions nécessaires sur le domaine public ou encore l'utilisation conjointe de bâtiments ou d'installations extérieures.







Diverses institutions, tels l'Université McGill, l'Université de Montréal et le Collège Jean-de-Brébeuf, ont déjà établi une planification concertée avec la Ville ayant donné lieu à des modifications de la réglementation et à des ententes de mise en valeur du site et de ses abords. La Ville entend poursuivre cette forme de planification concertée avec ses partenaires institutionnels, en concordance avec les orientations et les objectifs du Plan d'urbanisme (voir chapitre 3).

### Moyens de mise en œuvre

- Confirmer la vocation des grandes institutions par une affectation « Grand équipement institutionnel » à la carte 3.1.1. afin de soutenir leur développement et de préserver leur caractère public.
- Établir, dans le cadre d'une démarche de planification concertée avec un partenaire institutionnel, les balises architecturales et urbanistiques applicables à cet ensemble institutionnel. Chacune des démarches de planification concertée assure la prise en compte de plusieurs éléments, par exemple :
  - les sites propices au développement;
  - les projets d'acquisition, de construction, de démolition ou de reconfiguration du bâti;
  - les projets relatifs à la circulation piétonne, véhiculaire et cycliste ainsi que l'offre de stationnement;
  - les bâtiments, les espaces verts ainsi que les vues protégées et à mettre en valeur;
  - les besoins en réaménagement du domaine public.

# 2.5

# 2.5

# Un paysage urbain et une architecture de qualité

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

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

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

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

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

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

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

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





objectif 11

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

L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL DU MONT ROYAL

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

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

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

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

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

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

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

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







# action 11.1

## préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain

La présence verdoyante du mont Royal, figure emblématique de Montréal, s'inscrit au cœur de l'histoire, du territoire et de la personnalité de la ville. Au-delà des limites de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, l'ensemble formé par les différentes caractéristiques géomorphologiques de la montagne, ses trois sommets (respectivement localisés dans les arrondissements de Westmount, d'Outremont et de Ville-Marie), ses institutions et ses secteurs limitrophes représente un patrimoine collectif qui doit être préservé et mis en valeur.

Avec le massif des bâtiments du Centre des affaires, la montagne constitue le point de repère dominant de l'agglomération montréalaise. Sa prédominance sur la ville permet le dégagement de nombreuses perspectives sur le fleuve et le milieu urbain environnant. La montagne est également perceptible à travers les percées visuelles et les panoramas offerts en divers points de la ville, dont plusieurs lieux publics accueillant un fort niveau de fréquentation (belvédères, parcs, places publiques et rues commerçantes).

Le mont Royal est aussi un espace vert dont la valeur paysagère, écologique, récréative et touristique est inestimable pour Montréal. Lieu privilégié de contact avec la nature, la montagne s'avère toutefois difficile d'accès pour les piétons et les cyclistes, malgré sa grande proximité des milieux de vie et du Centre.

L'ensemble des relations, tant visuelles que physiques, qui s'établissent entre la montagne, le Centre des affaires, le milieu urbain et les cours d'eau environnants contribue donc aussi à la richesse unique de l'expérience urbaine montréalaise.

### Moyens de mise en œuvre

- Limiter les constructions sur les flancs du mont Royal et y imposer des hauteurs restrictives, de manière à maintenir l'importance de la montagne dans la silhouette de Montréal.
- Prévoir des limites de hauteur appropriées sur le flanc sud de la montagne et concentrer les constructions les plus élevées dans le Centre des affaires, de manière à conserver la distinction entre le mont Royal et le massif du Centre des affaires; conformément à la pratique établie, aucun immeuble ne pourra dépasser la hauteur du sommet de la montagne (232,5 mètres au-dessus du niveau de la mer).

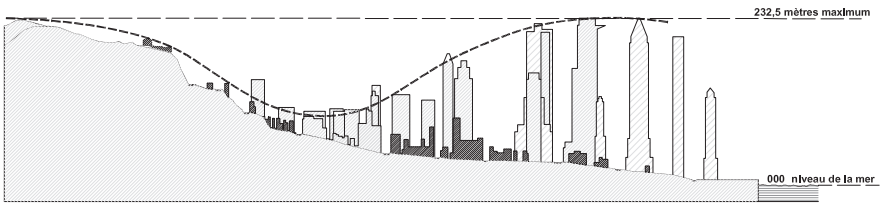






- Protéger les grandes perspectives et les vues encadrées d'intérêt **vers** et **à partir** de la montagne, notamment celles identifiées à l'encadré Grandes perspectives et vues encadrées d'intérêt, de manière à maintenir les relations visuelles entre le mont Royal, le fleuve, les autres cours d'eau et le milieu urbain environnant.
- Mettre en valeur les grandes perspectives et les vues encadrées d'intérêt par un aménagement adéquat du domaine public, incluant la création et le maintien de lieux publics tels des belvédères d'observation ou des escaliers.
- Encadrer les interventions réalisées sur le massif du mont Royal et sa périphérie de manière à assurer la prise en compte des valeurs patrimoniales particulières du cadre bâti, de la topographie, de la végétation et de l'archéologie (voir objectif 15).
- Améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste au mont Royal par l'aménagement et l'entretien de points d'accès publics, notamment sur le flanc sud de la montagne, de même que par le réaménagement des infrastructures routières ceinturant et traversant la montagne.
- Actualiser le plan de mise en valeur du mont Royal dans une optique de planification concertée (voir chapitre 4).

## LA PRÉDOMINANCE DU MONT ROYAL




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

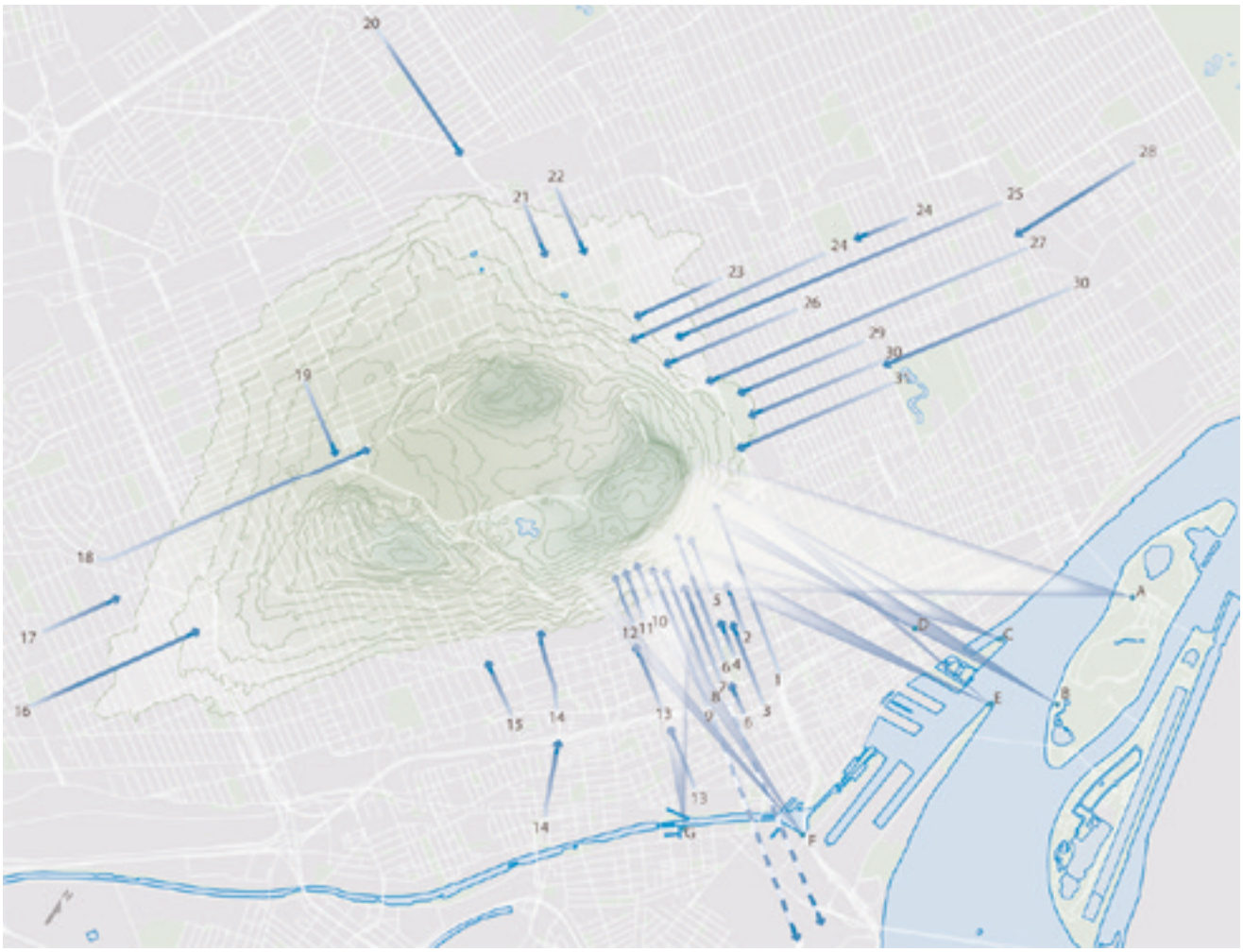
## GRANDES PERSPECTIVES ET VUES ENCADRÉES D'INTÉRÊT




GRANDES PERSPECTIVES :

A. Belvédère du chalet de la Montagne
B. Rue Peel, angle avenue Des Pins
C. Rue De La Montagne, angle avenue Docteur-Penfield
D. Belvédère du parc Summit vers le sud
E. Belvédère Roslyn
F. Oratoire Saint-Joseph
G. Belvédère du parc Summit vers le nord
H. Axe Vincent-D'Indy
I. Voie Camillien-Houde vers le nord
J. Belvédère Camillien-Houde

## GRANDES PERSPECTIVES ET VUES ENCADRÉES D'INTÉRÊT




GRANDES PERSPECTIVES :

A. Pont Jacques-Cartier
B. Île Sainte-Hélène (belvédère des Îles)
C. Tour de l'Horloge
D. Place Vauquelin
E. Belvédère de la pointe du parc de la Cité-du-Havre
F. Bassin Peel
G. Parc du canal de Lachine (rue Des Seigneurs)

VUES ENCADRÉES :

1. Rue University
2. Avenue McGill College
3. Rue Mansfield
4. Rue Metcalfe
5. Rue McTavish
6. Rue Peel
7. Rue Stanley
8. Rue Drummond
9. Rue De la Montagne
10. Avenue Du Musée
11. Rue Redpath
12. Rue Simpson
13. Rue Guy
14. Avenue Atwater
15. Avenue Greene
16. Avenue Monkland
17. Avenue Somerled
18. Chemin Queen-Mary
19. Chemin De La Côte-des-Neiges
20. Chemin Rockland
21. Boulevard Dollard
22. Avenue Outremont
23. Rue Fairmount
24. Avenue Laurier
25. Boulevard Saint-Joseph
26. Rue Villeneuve
27. Avenue Du Mont-Royal
28. Avenue Du Mont-Royal (arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie)
29. Rue Marie-Anne
30. Rue Rachel
31. Avenue Duluth

Non illustrée :
Rue Sherbrooke Est (arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve)

# action 11.2

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



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

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

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

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

### Moyens de mise en œuvre

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

**LE RÉSEAU BLEU DE MONTRÉAL**

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

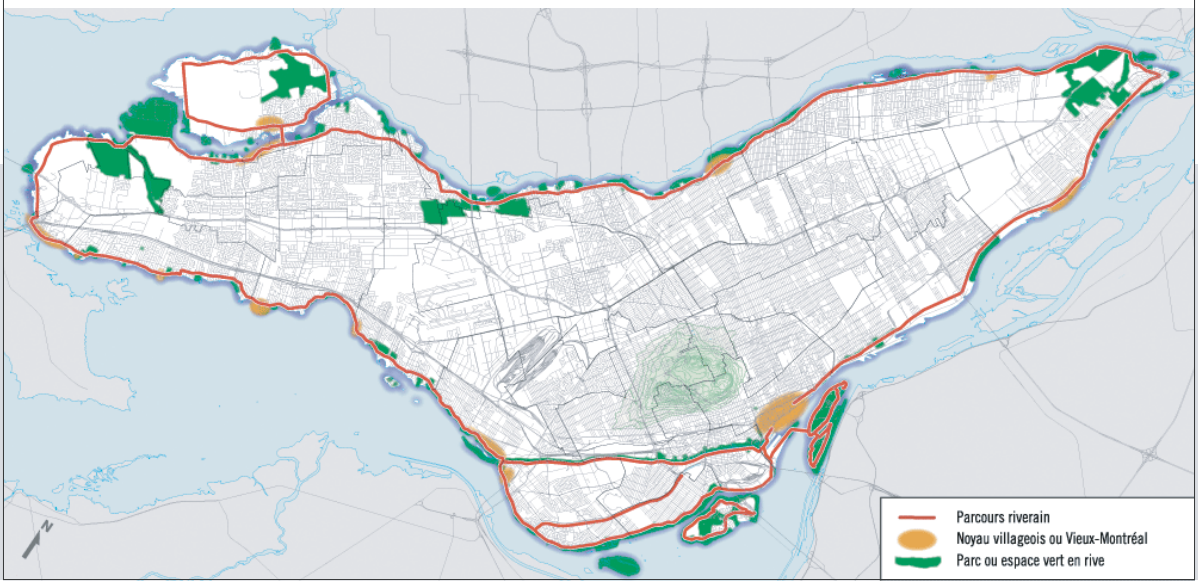
Le projet vise particulièrement à améliorer la protection et les conditions d'utilisation des rives et des cours d'eau entourant Montréal, de même qu'à fournir aux Montréalais une meilleure accessibilité et une variété d'activités répondant à leurs besoins. Le projet consiste aussi à améliorer le réseau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



- Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive à la suite du déplacement du corridor de l'autoroute Bonaventure et de sa transformation en boulevard urbain (voir objectif 3 et chapitre 4).
- Développer des outils d'interprétation des différentes composantes du parcours riverain, tels que l'aménagement de lieux d'observation et la signalisation des éléments particuliers d'intérêt comme les rapides de Lachine ou certains noyaux villageois.
- Parachever le réseau cyclable composant la voie de ceinture de l'île de Montréal et assurer sa poursuite vers l'île des Sœurs et l'île Bizard (voir objectif 3).
- Assurer une intégration harmonieuse des aménagements, des équipements et des activités de mise en valeur du parcours riverain aux milieux résidentiels avoisinants.
- Maximiser l'accessibilité physique et visuelle à l'eau en aménageant les rives publiques et en instaurant un programme d'acquisition de propriétés privées en rive en vue de leur conversion à des fins de parc ou de leur naturalisation.
- Assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts en rive.
- Poursuivre le développement du Réseau bleu en collaboration avec l'ensemble des partenaires de la Ville, notamment les gouvernements du Canada et du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal.
- Favoriser la protection et la mise en valeur des îles, des îlots et des battures de l'archipel montréalais en les intégrant au Réseau bleu et en collaborant aux initiatives régionales de concertation avec les municipalités, les municipalités régionales de comté et les organismes concernés.
- Aménager les rives publiques en vue de les rendre accessibles à la baignade lorsque la qualité de l'eau l'autorise et mettre en place des équipements nautiques dans les secteurs dépourvus à cet égard (quais et rampes de mise à l'eau).

ILLUSTRATION 2.5.1 LE PARCOURS RIVERAIN

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



# action 11.3

## préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal





Les arbres plantés le long des rues, auxquels s'ajoutent quelque 900 parcs totalisant près de 47 kilomètres carrés, composent une véritable trame verte au sein de la ville.

Élément naturel dominant de l'espace public et privé, l'arbre possède une grande valeur environnementale et sociale. La forêt urbaine de Montréal, principalement composée des arbres du domaine public, fait toutefois face à divers problèmes affectant son renouvellement, son maintien et son développement. Ces problèmes menacent la qualité et la présence même du patrimoine forestier montréalais.

Sur le territoire de la Ville, les essences d'arbres sont peu diversifiées, entraînant une plus grande vulnérabilité aux maladies. De plus, la pérennité des arbres de certains secteurs et même de certains arrondissements est menacée, ces lieux comprenant principalement des arbres matures. Ces problèmes démontrent l'importance pour la Ville de mieux tenir compte des végétaux à utiliser, des conditions propices à leur développement et de leur impact visuel.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme confirme la vocation des parcs et des espaces verts comme lieux privilégiés de détente, de loisirs et de contact avec la nature et entend renforcer la contribution des parcs-nature, des parcs métropolitains et des grands parcs urbains à la qualité des milieux de vie montréalais par le projet de Réseau des grands parcs.

### LE RÉSEAU DES GRANDS PARCS

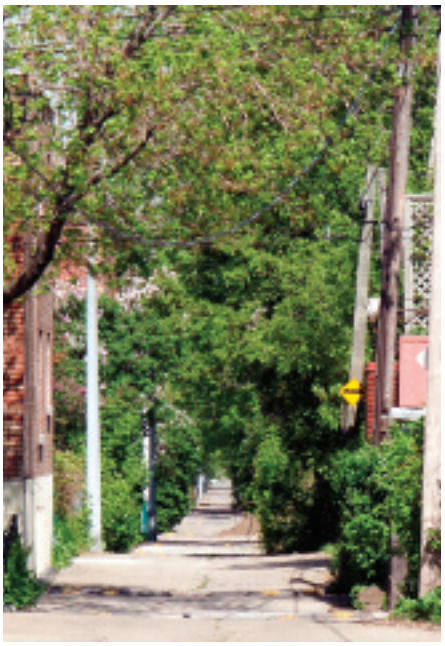
Le projet de Réseau des grands parcs, émanant du Sommet de Montréal, vise la création de liens physiques permettant de relier les grands parcs : pistes cyclables, circuit par transport collectif et désignation de liens routiers. Ce projet est toutefois plus englobant et vise aussi d'autres actions, notamment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

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

LES RUELLES DE MONTRÉAL

Aménagées à l'origine pour remplir des fonctions utilitaires, les ruelles montréalaises forment aujourd'hui des espaces ouverts et dynamiques pouvant assurer la présence et le développement des arbres en milieu urbain dense.

Traditionnellement le lieu d'interactions sociales, les ruelles, publiques ou privatisées, connaissent depuis quelques années une nouvelle forme d'appropriation par les citoyens. Des expériences novatrices axées sur la participation de la population ont mené à des opérations d'entretien et d'aménagement de ruelles vertes auxquelles la Ville compte continuer à collaborer.



Le Plan d'urbanisme reconnaît aussi l'importance de protéger certains espaces verts du domaine privé pour leur contribution particulière à la définition de la trame verte de Montréal. En plus des espaces verts publics, la carte 2.5.1 identifie les cimetières montréalais de grande superficie dont le caractère paysager, historique ou patrimonial doit être préservé. De même, elle identifie les golfs devant être préservés pour leur contribution au caractère d'ensemble de certains milieux, pour leur valeur patrimoniale ou dans la mesure où ils représentent la seule occupation possible en raison de contraintes d'occupation du sol, par exemple le Club de golf de l'Île de Montréal. La vocation de ces espaces verts est confirmée par l'affectation du sol présentée à la section 3.1.

Les arbres plantés dans les cours avant et arrière, voire même aux abords des ruelles, ainsi que les jardins aménagés sur les propriétés institutionnelles contribuent largement au verdissement des milieux de vie. Aussi, la Ville entend protéger les arbres, particulièrement ceux implantés dans les cours avant ou faisant partie d'un alignement. Elle compte également favoriser le verdissement des secteurs résidentiels et accorder une importance particulière à la plantation d'arbres dans l'aménagement du domaine public.

## Moyens de mise en œuvre

- Assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts illustrés à la carte 2.5.1.
- Élaborer et mettre en œuvre la Politique de l'arbre et le projet de Réseau des grands parcs.
- Assurer le verdissement des milieux de vie par :
  - un accroissement de la plantation d'arbres sur les domaines publics et privés, particulièrement dans les secteurs dépourvus à cet effet et dans ceux présentant un caractère fortement minéralisé;
  - des mesures réglementaires favorisant l'aménagement d'espaces verts et la plantation d'arbres dans les nouveaux projets immobiliers (en cour avant, en cour arrière ou intérieure, sur les toits, etc.);
  - le soutien aux initiatives d'aménagement et de verdissement des ruelles.









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

- Développer des partenariats entre la Ville et les commissions scolaires montréalaises en vue de faciliter le verdissement des cours d'école et l'aménagement de nouveaux parcs d'école.
- Conclure des ententes avec les grands cimetières et les partenaires institutionnels de la Ville en vue d'assurer la préservation du caractère paysager de leur site et de rendre accessibles au public leurs espaces verts.
- Consolider et harmoniser les mesures de protection et de plantation des arbres, notamment de manière à :
  - réglementer l'abattage des arbres;
  - assurer une implantation des nouvelles constructions maximisant la conservation des arbres existants;
  - protéger les arbres et leurs racines lors des travaux.

## LA POLITIQUE DE L'ARBRE

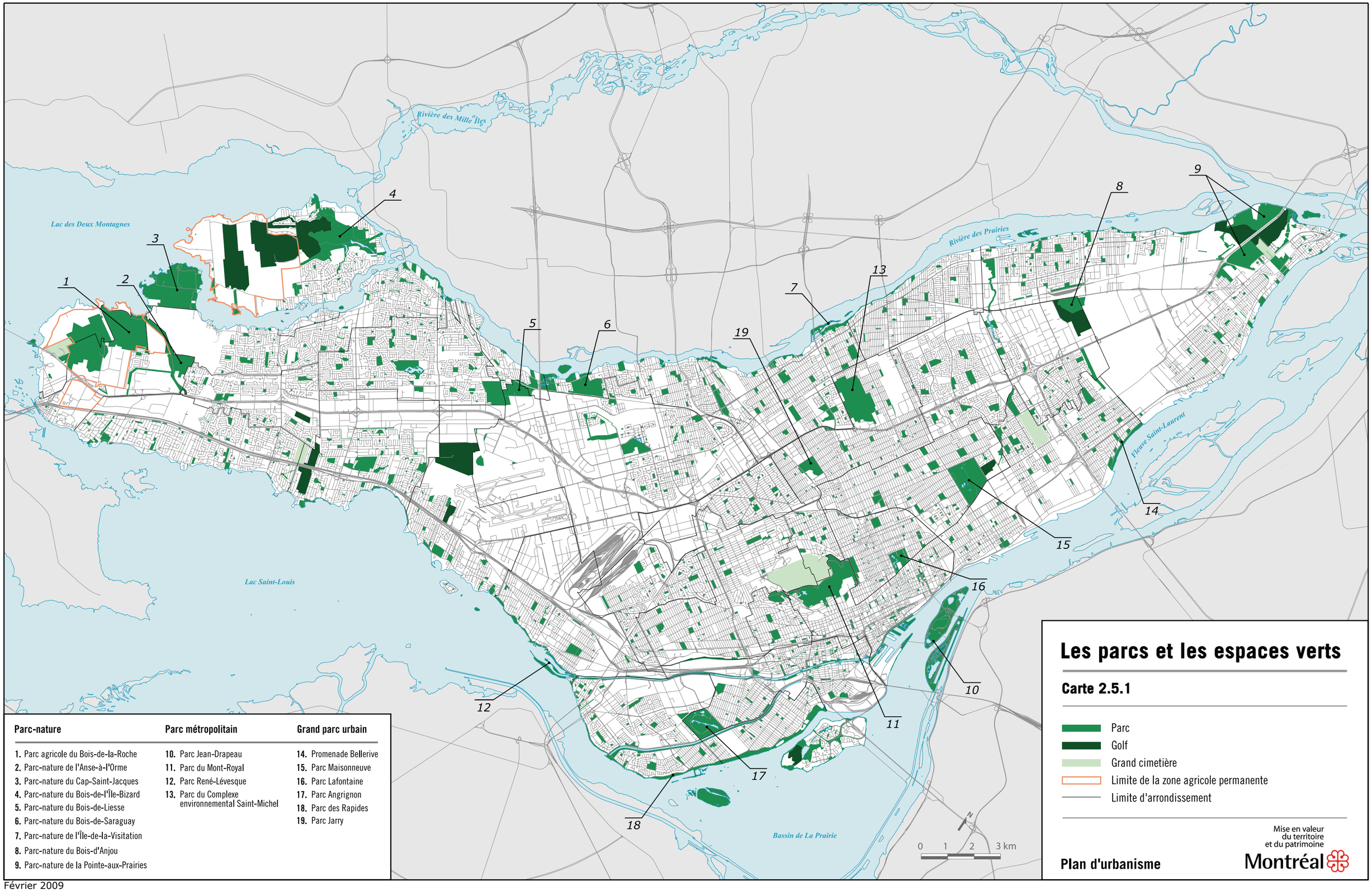
La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration de la Politique de l'arbre et compte l'adopter au cours de 2005. Cette Politique vise à faciliter la prise de décision quant au sort des arbres et aux soins à leur apporter sur l'ensemble du territoire, tout en tenant compte de la valeur sociale et environnementale qui leur est accordée. La Politique préconise également une concertation entre les arrondissements et les services municipaux quant à l'application des méthodes de travail et à l'observation des lois et des règlements régissant la présence des arbres, de même qu'une implication accrue des citoyens.

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

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

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

- favoriser une plus grande appropriation des arbres et de la forêt urbaine par les Montréalais;
- accroître et diversifier la population arboricole du domaine public montréalais;
- promouvoir et favoriser la conservation des arbres existants en planifiant autrement le développement urbain, en régissant l'abattage des arbres et en protégeant adéquatement les arbres de rue exposés aux dommages;
- protéger les peuplements d'intérêt (rares, matures, centenaires ou d'intérêt local);
- répertorier et préserver les arbres remarquables sur l'ensemble du territoire montréalais.




| Parc-nature | Parc métropolitain | Grand parc urbain |
|---|---|---|
| 1. Parc agricole du Bois-de-la-Roche | 10. Parc Jean-Drapeau | 14. Promenade Bellerive |
| 2. Parc-nature de l'Anse-à-l'Orme | 11. Parc du Mont-Royal | 15. Parc Maisonneuve |
| 3. Parc-nature du Cap-Saint-Jacques | 12. Parc René-Lévesque | 16. Parc Lafontaine |
| 4. Parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard | 13. Parc du Complexe environnemental Saint-Michel | 17. Parc Angrignon |
| 5. Parc-nature du Bois-de-Liesse | | 18. Parc des Rapides |
| 6. Parc-nature du Bois-de-Saraguay | | 19. Parc Jarry |
| 7. Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation | | |
| 8. Parc-nature du Bois-d'Anjou | | |
| 9. Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies | | |

# Les parcs et les espaces verts

## Carte 2.5.1

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

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

**Plan d'urbanisme**

Février 2009

# action 11.4

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







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

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

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

### Moyens de mise en œuvre

- Maintenir les limites actuelles de la zone agricole permanente sur le territoire de Montréal, tel qu'illustré à la carte 2.5.1.
- Planifier les secteurs à construire limitrophes de la zone agricole permanente (voir carte 1.1) de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des exploitations agricoles et des milieux de vie projetés.
- Réaliser une étude pour caractériser la zone agricole du territoire montréalais et en préciser le potentiel.
- Mettre en valeur le pôle éco-agro-récréotouristique, notamment par l'établissement de conditions propices à la découverte des paysages champêtres et par le soutien aux initiatives locales de sensibilisation, de mise en valeur et d'interprétation du patrimoine agricole.
- Aménager le parc agricole du Bois-de-la-Roche.
- Élaborer un plan stratégique de mise en valeur des activités agricoles, en collaboration avec le Comité consultatif agricole, la Communauté métropolitaine de Montréal et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.

## action 11.5

### préserver les spécificités de la trame urbaine montréalaise

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

Le Plan d'urbanisme souligne l'importance de préserver les éléments significatifs du tissu urbain montréalais tels que la grille orthogonale et les ruelles des arrondissements centraux ou les grilles de rues particulières, comme celle de l'arrondissement de Mont-Royal.

Certaines caractéristiques responsables de la cohérence du cadre bâti par rapport aux différentes grilles de rues doivent aussi être préservées. Par exemple, plusieurs arrondissements centraux de Montréal sont caractérisés par des îlots présentant des constructions de hauteur homogène, des alignements sur rue réguliers et des implantations contiguës. Ces caractéristiques doivent être respectées pour assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions.

Dans le respect des éléments significatifs du tissu urbain, le Plan d'urbanisme privilégie également une approche durable de planification urbaine favorisant une gestion optimale des ressources. Par exemple, dans les grands secteurs à construire, des grilles de rues et des bâtiments dont l'orientation procure un ensoleillement maximal et une protection contre les vents dominants peuvent contribuer à optimiser la conservation de l'énergie durant la saison froide.

### Moyen de mise en œuvre

- Dans le cadre de l'évaluation des projets de construction et des interventions d'aménagement du domaine public, assurer le respect des particularités du tissu urbain montréalais, comme l'orientation et la structure des rues, la forme des îlots et les caractéristiques du cadre bâti. De même, ces interventions devront concilier les orientations du Plan valorisant l'utilisation du transport collectif, les déplacements piétonniers et une gestion optimale des ressources (voir objectifs 3, 13 et 17).

ILLUSTRATION 2.5.2 LES TRACÉS FONDATEURS

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



# action 11.6

## marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais

On accède au territoire montréalais par 15 ponts routiers et six ponts ferroviaires. Ce passage obligé fournit l'occasion d'affirmer la personnalité de Montréal par un traitement approprié des entrées de ville. Aussi le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance d'aménager de manière distinctive l'ensemble des entrées de ville en tenant compte des préoccupations suivantes :

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

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

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

### Moyens de mise en œuvre

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

ILLUSTRATION 2.5.3 LES ENTRÉES DE VILLE

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



# action 11.7

## mettre en valeur le paysage nocturne de Montréal

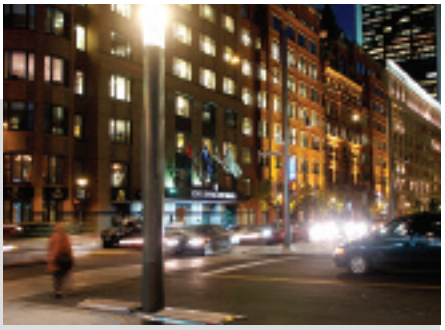
La nuit tombée, le paysage montréalais recèle autant de richesses qui gagneraient à être valorisées que de secteurs où l'éclairage urbain mérite d'être revu en raison de certaines déficiences ou d'une surabondance de lumière. L'expression de l'identité montréalaise est aussi tributaire des multiples usages de la lumière, que ce soit pour l'éclairage utilitaire du réseau routier et des différentes activités urbaines, pour l'éclairage publicitaire ou pour l'éclairage monumental ou d'ambiance.

L'accumulation incontrôlée des diverses sources de lumière dans la ville a toutefois généré une problématique sans cesse croissante de pollution lumineuse. Cette nouvelle source de pollution entraîne une surconsommation énergétique inutile et coûteuse, une intrusion indésirable de la lumière dans les milieux de vie, sans compter un voilement du ciel nocturne nuisant aux recherches en astronomie ainsi qu'à l'observation des étoiles et de la nature bien au-delà des limites de la région montréalaise.

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







Un meilleur usage de la lumière peut aussi constituer une façon à la fois rassembleuse et distinctive d'exprimer la personnalité de Montréal et de ses arrondissements par une signature nocturne qui assurera :

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

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

### Moyens de mise en œuvre

- Élaborer et mettre en œuvre le Plan lumière de Montréal en définissant le concept d'ensemble et les grandes orientations de mise en lumière, de même qu'en réalisant des projets pilotes d'éclairage sur le domaine public et en partenariat avec le secteur privé.
- Assurer un encadrement réglementaire de l'éclairage extérieur pouvant viser les niveaux d'éclairement, les types de dispositifs d'éclairage, la dispersion lumineuse et la durée des périodes d'éclairage, notamment dans les secteurs d'activités commerciales, industrielles et institutionnelles.
- Élaborer un guide d'éclairage urbain proposant des principes généraux, des critères de design et des normes d'éclairage visant à réduire la pollution lumineuse, à harmoniser certaines pratiques et à faciliter les interventions d'éclairage public dans le respect des particularités de chacun des arrondissements.

objectif 12

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

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

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

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

Enfin, la qualité de l'architecture doit également se traduire par des techniques de construction, d'exploitation et d'entretien des bâtiments innovatrices, plus saines pour leurs usagers et plus respectueuses de l'environnement.







# action 12.1

## encourager une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais



La qualité de l'architecture réside d'une part dans sa capacité à refléter la culture et le caractère de la ville. D'autre part, elle est tributaire d'un plus grand souci accordé à l'excellence et à la créativité, non seulement à l'étape de la conception, mais aussi dans l'ensemble du processus de réalisation des projets. Dans une perspective de développement durable, cela implique également l'emploi de techniques de construction et de matériaux plus écologiques favorisant une gestion optimale des ressources.

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

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

- préserver l'échelle humaine de la ville;
- préserver les spécificités de la trame urbaine montréalaise (voir objectif 11) et éviter les interventions sur le cadre bâti ne tenant pas compte de la typologie dominante dans le voisinage;
- enrichir le paysage urbain en portant une attention particulière au traitement des bâtiments qui se démarquent ou qui constituent des repères en raison de leur localisation ou de leur hauteur par rapport au cadre bâti environnant.

### UNE ARCHITECTURE PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Pratiquée depuis des décennies en Europe, l'architecture écologique connaît une popularité sans cesse croissante en Amérique du Nord. Dans la perspective d'un développement urbain durable assurant une gestion optimale des ressources, le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance des pratiques architecturales plus respectueuses de l'environnement comme moyens soutenant un aménagement urbain plus sain (voir objectif 17).

Une architecture plus respectueuse de l'environnement repose sur un ensemble de décisions stratégiques pouvant être considérées lors de la conception des projets quant à six principaux éléments :

- le choix du site;
- le processus de design et l'innovation;
- le choix et l'utilisation des matériaux et des ressources;
- la consommation d'énergie et la qualité de l'air extérieur;
- la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments;
- la gestion efficace de l'eau.

Pour chacun de ces éléments, plusieurs choix sont possibles. Par exemple, afin d'améliorer l'efficacité énergétique, on peut faire appel à des appareils à faible consommation d'électricité, à l'énergie solaire, éolienne ou géothermique, à un toit vert ou à une meilleure isolation.

Les possibilités étant multiples, il importe toutefois de s'assurer que les solutions envisagées ne porteront pas préjudice à d'autres considérations urbanistiques, par exemple le respect de l'intégrité patrimoniale des bâtiments existants et de leur voisinage.

La pratique de l'architecture écologique est encadrée par un ensemble de normes visant l'atteinte de niveaux de performance selon les types de bâtiments, par exemple le programme NovoClimat visant l'habitation ou la norme C-2000 adaptée aux bâtiments non résidentiels. Des incitatifs financiers quant à l'intégration de solutions architecturales ou techniques plus respectueuses de l'environnement sont également mis de l'avant par le gouvernement canadien.

La norme LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), élaborée par le United States Green Building Council, constitue actuellement le standard permettant aux constructions d'atteindre le plus haut niveau de performance énergétique et écologique. Adaptée aux normes de construction canadiennes et québécoises, elle est depuis peu administrée par le Conseil du bâtiment durable du Canada.

L'AMÉNAGEMENT DE TOITS VERTS

Les toits verts sont utilisés depuis des siècles à travers le monde pour mieux isoler les bâtiments des rigueurs du climat. Lié à l'émergence d'une plus grande sensibilité environnementale, l'aménagement de toits verts constitue une technique de plus en plus populaire en raison de ses nombreux avantages :

- amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments liée aux capacités isolantes des toits verts;
- atténuation des effets d'îlots de chaleur (voir objectif 17);
- insonorisation accrue;
- rétention des eaux de pluie et réduction conséquente des besoins en infrastructures d'égout;
- filtration de l'air et des eaux de pluie par les végétaux et le substrat;
- possibilité d'aménagement d'espaces verts accessibles comme aire de détente ou d'agriculture urbaine.

Les toits verts sont constitués de couches de substrat léger sur lesquelles pousse la végétation. Les toits verts extensifs se caractérisent par une relative légèreté, une mince couche de substrat et une bonne durabilité. Les toits verts intensifs disposent d'un système d'irrigation et de drainage ainsi que d'une épaisse couche de substrat. Ils peuvent supporter une plus grande variété de plantes, d'arbustes et d'arbres, de même qu'une fréquentation soutenue par les occupants des bâtiments.

Bien que les toits verts constituent une innovation performante et adaptée au climat québécois, leur aménagement sur des bâtiments résidentiels existants pose toutefois certaines contraintes, notamment quant à la capacité portante des structures. Leur aménagement doit également être conçu de manière à ne pas compromettre l'intégrité patrimoniale des bâtiments.

## Moyens de mise en œuvre

- Appuyer le travail des comités consultatifs d'urbanisme et recourir au Comité d'architecture et d'urbanisme pour la révision de certains projets susceptibles de marquer de façon significative le paysage montréalais, tels que les grands projets publics et privés, notamment au Centre (voir objectif 7).
- Doter la Ville de mécanismes permettant d'assurer une production architecturale de qualité, notamment quant aux interventions municipales sur le cadre bâti : lignes directrices en design urbain, politique de concours d'architecture, prix d'excellence, etc.
- Assurer la performance écologique et l'intégration des normes d'efficacité énergétique à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des bâtiments municipaux et à tout projet immobilier réalisé en partenariat avec la Ville.
- Élaborer et mettre en œuvre des mesures incitatives visant l'intégration de normes d'efficacité énergétique et l'application de techniques novatrices en matière d'architecture écologique tels l'aménagement de toits verts pour la construction neuve et la rénovation des bâtiments existants.
- Appliquer un contrôle réglementaire assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et de grande surfaces et visant à en contrôler la qualité architecturale et l'insertion urbaine.
- Encadrer l'insertion des nouvelles constructions dans les milieux établis par les outils réglementaires appropriés, en tenant compte des caractéristiques dominantes du cadre bâti existant, par exemple :
  - l'alignement de construction, le mode d'implantation et les marges latérales;
  - la typologie et le niveau des accès au bâtiment;
  - les proportions et la position des ouvertures (portes et fenêtres);
  - les éléments architectoniques ou volumétriques typiques, tels les matériaux de revêtement, les balcons, les corniches, les escaliers, la forme des toits et la modulation des façades.







- Soumettre à une évaluation architecturale les bâtiments se démarquant dans le paysage urbain, par exemple les bâtiments dont la hauteur se distingue du cadre bâti environnant, les bâtiments situés à l'intersection des rues ou les bâtiments visibles en fin de perspective d'une rue.
- Établir des densités de construction et des règles d'implantation des bâtiments respectant le caractère des milieux établis et favorisant une densification des secteurs à transformer, notamment ceux localisés à proximité des corridors de transport collectif.
- Régir les hauteurs de construction, notamment en fonction des critères suivants :
  - l'harmonisation des hauteurs sur chaque tronçon de rue, des deux côtés d'une même rue, autour des lieux publics et aux quatre coins d'une intersection;
  - des hauteurs plus importantes sur les principales voies de circulation;
  - le respect des hauteurs dominantes dans les secteurs d'intérêt patrimonial et en bordure du parcours riverain (voir objectifs 11 et 15).
- Contrôler l'installation des enseignes, des panneaux-réclames, des antennes et des équipements mécaniques de manière à en limiter l'impact visuel.

## LES BÂTIMENTS EN HAUTEUR



Les bâtiments en hauteur définissent avec le mont Royal la silhouette unique de Montréal. Pris individuellement, ces bâtiments dont la hauteur se distingue du cadre bâti environnant constituent autant de points de repère dans la ville que de témoins du dynamisme économique et culturel montréalais.

Traditionnellement associés au Centre des affaires, les bâtiments en hauteur constituent aujourd'hui une typologie de bâtiment répandue dans plusieurs arrondissements montréalais. Considérant les impacts majeurs de ces constructions sur le paysage urbain en général, de même que sur leur environnement immédiat, la Ville compte porter une attention particulière à leur insertion dans le tissu urbain.

Pour ces constructions, on devra d'une part s'assurer d'une production architecturale de la plus haute qualité, se reflétant notamment sur le choix des matériaux utilisés sur toutes les façades visibles, incluant le traitement des toits et des appentis mécaniques. On devra aussi s'assurer d'une intégration volumétrique optimale des bâtiments en hauteur, notamment quant au respect de la silhouette urbaine de Montréal de même qu'au maintien des vues encadrées et des grandes perspectives d'intérêt sur le mont Royal et à partir de ce dernier.

Afin de maintenir et d'améliorer le confort des piétons, particulièrement dans les lieux publics, la hauteur, l'implantation et la modulation volumétrique des bâtiments en hauteur devront aussi être encadrées pour éviter la détérioration des conditions microclimatiques liées aux vents et à l'ensoleillement.

D'autre part, en matière d'intégration urbaine, les bâtiments en hauteur devront assurer le respect et le renforcement des caractéristiques de leur milieu d'insertion, notamment dans les secteurs de valeur patrimoniale, aux abords du parcours riverain, à proximité de milieux naturels ou dans leur relation avec les milieux de vie avoisinants, la rue et les autres espaces publics.

## LE TRAITEMENT DES RUES COMMERÇANTES







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

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

## LE TRAITEMENT DES INTERSECTIONS

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







objectif 13

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

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

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

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

### L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Dans le cadre du Sommet de Montréal, la Ville a réitéré son adhésion et son engagement au concept de l'accessibilité universelle. Depuis 1974, la Ville s'est engagée à assurer un cadre de vie accessible aux personnes présentant des limitations fonctionnelles. Dans cette foulée, la Ville de Montréal adoptait en 2000 un cadre de référence intitulé « La Ville de Montréal et les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ».

L'accessibilité universelle constitue un principe devant guider la conception de l'aménagement urbain et de l'architecture. Son objectif premier vise à permettre à tous les usagers de la ville, qu'ils présentent ou non des limitations fonctionnelles, une utilisation similaire et sécuritaire des lieux publics, des infrastructures urbaines et des bâtiments. Ces limitations peuvent être d'ordre permanent ou temporaire, liées à l'âge ou à des déficiences physiques ou intellectuelles. Il importe donc de concevoir l'aménagement urbain et l'architecture de manière à éliminer les barrières pouvant faire obstacle aux personnes présentant de telles limitations dans la réalisation de leurs activités quotidiennes.







# action 13.1

## rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public



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

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

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

### LE QUARTIER INTERNATIONAL DE MONTRÉAL

L'aménagement du Quartier international de Montréal (QIM) constitue le principal grand projet urbain ayant marqué le Centre de Montréal au tournant du 21e siècle. Visant un secteur délaissé et déstructuré situé dans l'axe de l'autoroute Ville-Marie entre le Centre des affaires et le Vieux-Montréal, le projet du QIM a largement misé sur l'aménagement du domaine public pour créer une nouvelle image urbaine propre à attirer des investissements privés de calibre international. Alliant la qualité du design, des matériaux et de la réalisation au savoir-faire local, tous les éléments du projet (trottoirs, mobilier urbain, éclairage, espaces publics et plantations) ont été conçus en fonction de la sécurité et du confort des piétons. La reconfiguration du square Victoria et la création de la place Jean-Paul-Riopelle ont également servi d'assise à un développement immobilier faisant du QIM le pôle d'investissements privés le plus effervescent de Montréal.



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

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

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

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





## Moyens de mise en œuvre

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

### LE PLAN DIRECTEUR D'ÉLIMINATION DES FILS ET DES POTEAUX

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

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

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

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

## MONTRÉAL, VILLE D'HIVER

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

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

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







# action 13.2

## aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers

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

Montréal offre déjà un environnement urbain convivial, permettant généralement une cohabitation saine et sécuritaire des circulations piétonne et véhiculaire. Bien que le réseau souterrain constitue une alternative appréciée au domaine public de surface du Centre, particulièrement durant l'hiver, la Ville mise avant tout sur la qualité des parcours piétonniers de surface et sur l'animation du domaine public en toute saison. La construction de passerelles aériennes surplombant le domaine public s'avère donc incompatible avec la valorisation du domaine public, sans compter ses conséquences sur le paysage urbain et sur le patrimoine architectural montréalais.







Plusieurs secteurs de Montréal, conçus à l'échelle humaine, présentent des caractéristiques exemplaires rendant la marche sécuritaire, confortable, efficace et stimulante. En revanche, certains secteurs sont conçus en fonction de la circulation automobile, offrent peu d'attraits et forment des espaces souvent dangereux pour le piéton.

Ces secteurs présentent habituellement les caractéristiques suivantes :

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

Certaines pratiques, comme le virage à droite au feu rouge (actuellement interdit sur le territoire montréalais), peuvent aussi accentuer l'inconfort et le sentiment d'insécurité du piéton.

### Moyens de mise en œuvre

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

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC







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

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

objectif 14

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

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

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







# action 14.1

## améliorer l'image des corridors routiers montréalais

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

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

### Moyens de mise en œuvre

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

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

ILLUSTRATION 2.5.4 LES GRANDS CORRIDORS DE CIRCULATION

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

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



# action 14.2

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

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

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

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

### Moyens de mise en œuvre

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

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

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

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

Constituant d'importants lieux de passage et de rencontre, les abords des stations de métro et des gares doivent s'inscrire au sein des milieux de vie comme de véritables places publiques et être aménagés de manière à en faire des lieux conviviaux. Il importe par ailleurs d'aménager le domaine public de manière à réduire les possibilités de conflits entre les piétons, les cyclistes et les véhicules de transport collectif. Les passages piétonniers permettant de franchir en toute sécurité les corridors routiers doivent faire l'objet d'un aménagement particulier (éclairage, marquage de la chaussée, feux de circulation) de manière à augmenter la visibilité des piétons et à prévenir les automobilistes de la présence de lieux fortement fréquentés. Il s'agit aussi de concevoir des traverses adaptées aux besoins des piétons, soit en réduisant la largeur des rues, soit en aménageant des îlots de refuge aux carrefours les plus achalandés.

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

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









# 2.6

# 2.6 Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

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

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

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

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

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

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

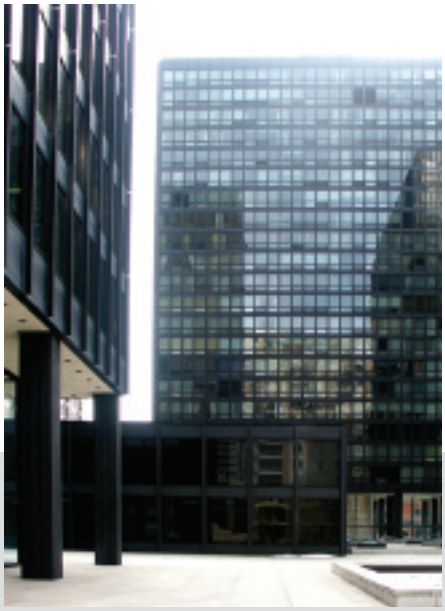
Le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance du patrimoine montréalais par les deux objectifs suivants :

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

16 Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel.







objectif 15

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

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

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

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

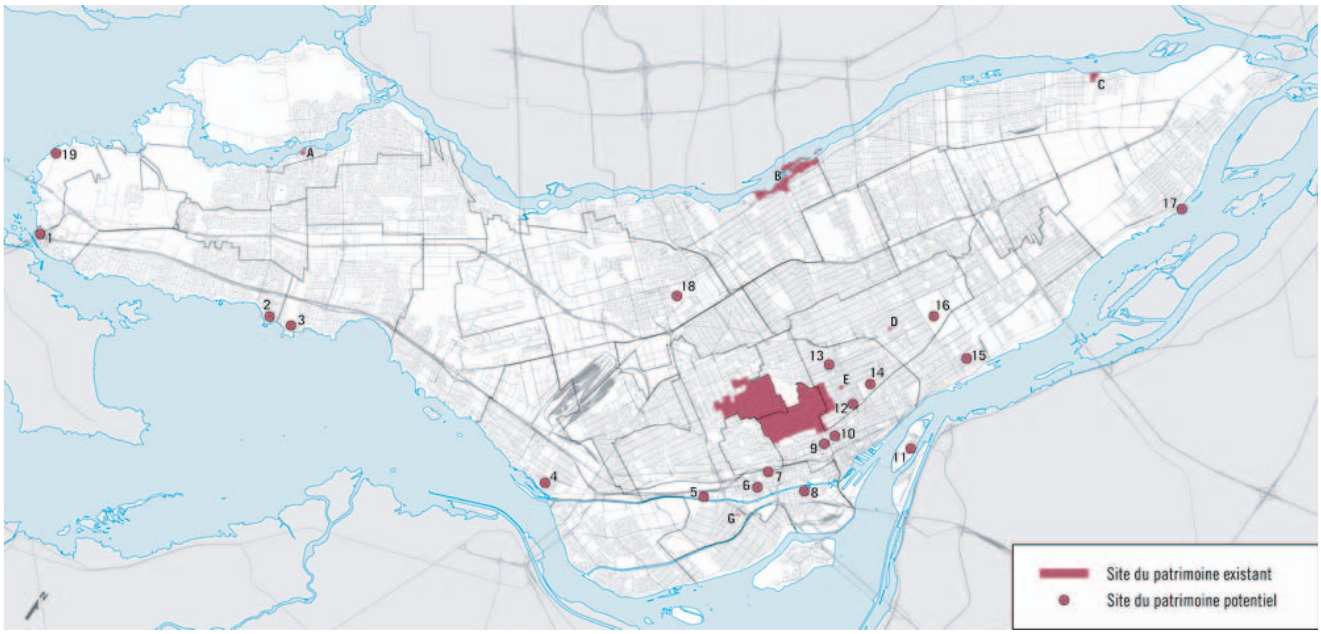
Le patrimoine montréalais ne se limite pas aux éléments anciens présentant une valeur exceptionnelle ou un caractère monumental. Il comprend également des immeubles et des secteurs d'intérêt de production plus récente, relevant du patrimoine moderne ou industriel, qui témoignent du caractère et de l'histoire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

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

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

## LES SITES DU PATRIMOINE

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




### LES SITES DU PATRIMOINE EXISTANTS :

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

### LES SITES DU PATRIMOINE POTENTIELS :

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

# action 15.1

## protéger les secteurs d'intérêt patrimonial



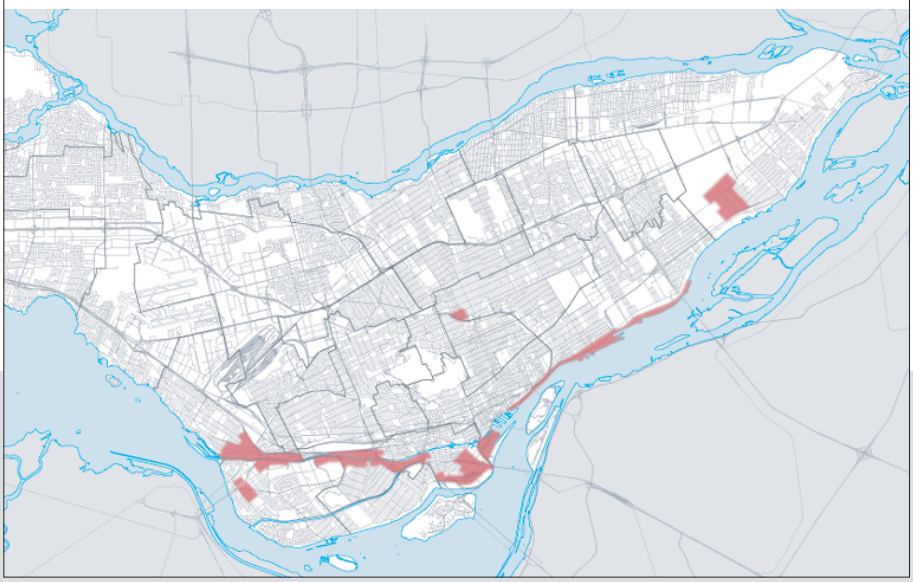
La valeur des secteurs et des ensembles d'intérêt patrimonial est liée à leur période de construction, à leur architecture et aux caractéristiques de leur cadre bâti, de même qu'à la qualité des relations qu'entretiennent les bâtiments et les éléments du paysage environnants.

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

ILLUSTRATION 2.6.1 LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

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

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









## Moyens de mise en œuvre

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

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

## LA CONSTRUCTION ET LA RÉNOVATION DU CADRE BÂTI DANS LES SECTEURS DE VALEUR PATRIMONIALE

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

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

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

Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

# Le patrimoine bâti

## Carte 2.6.1

- Arrondissement historique ou naturel
- Secteur de valeur exceptionnelle
- Grande propriété à caractère institutionnel
- Secteur de valeur intéressante
- Ensemble urbain d'intérêt
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Février 2009

# action 15.2

## protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial





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

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

### Moyens de mise en œuvre

- Procéder à de nouvelles citations de bâtiments présentant un intérêt patrimonial.
- Évaluer la possibilité de doter chacun des arrondissements d'un règlement portant sur les démolitions et porter une attention particulière, par l'entremise d'un comité de démolition, aux demandes relatives aux bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural.
- Assurer la conservation et la mise en valeur des propriétés municipales présentant un intérêt patrimonial.
- Assurer, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), la conservation des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural identifiés aux listes incluses en partie II du Plan.
- Confirmer par l'affectation du sol la vocation institutionnelle des grandes propriétés à caractère institutionnel et des lieux de culte d'intérêt patrimonial (voir tableau et carte 3.1.1).

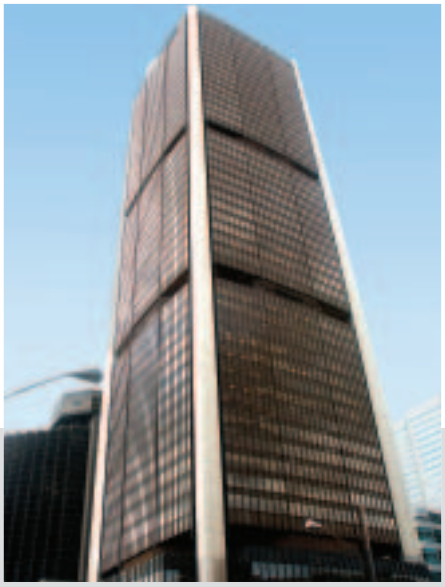
LE PATRIMOINE MODERNE

Depuis près de 20 ans, la valeur patrimoniale de l'urbanisme et de l'architecture modernes s'affirme de plus en plus comme un nouveau domaine patrimonial reconnu mondialement.

Le territoire montréalais possède un patrimoine moderne particulièrement riche. La construction du « nouveau » centre-ville dans les années 1950 et 1960 a donné lieu à des créations architecturales, telles que la Place Ville-Marie, la tour CIBC, la tour de la Bourse, le Château Champlain, le Westmount Square et la Place Bonaventure, qui ont contribué à cette époque à faire de Montréal une grande ville moderne.

Le patrimoine moderne montréalais s'illustre aussi dans plusieurs arrondissements où de nombreux ensembles de bâtiments résidentiels témoignent de la croissance économique et démographique de la période de l'après-guerre. Ce patrimoine comprend aussi de nombreuses églises, des écoles et des équipements collectifs qui présentent parfois des formes audacieuses.

Le Plan d'urbanisme reconnaît plusieurs éléments du patrimoine moderne et signale l'importance d'approfondir la connaissance de ces composantes encore parfois méconnues du patrimoine montréalais, de manière à adapter les mesures de protection patrimoniale à leurs particularités et à favoriser une plus grande sensibilisation de la population à leur égard.



- Procéder à une caractérisation des grandes propriétés à caractère institutionnel, illustrées à la carte 2.6.1, et des lieux de culte, identifiés aux listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la partie II, en vue d'assurer un encadrement réglementaire adapté et d'analyser leur état actuel et leur potentiel de recyclage ou de transformation.
- Assurer la protection du caractère d'ensemble des grandes propriétés à caractère institutionnel, illustrées à la carte 2.6.1, et des lieux de culte d'intérêt patrimonial, identifiés aux listes incluses en partie II du Plan, par des outils réglementaires adaptés à leurs caractéristiques tels que les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
- Établir un partenariat entre la Ville, les communautés religieuses, les arrondissements, le ministère de la Culture et des Communications du Québec et les autres partenaires intéressés visant à définir une vision commune et un plan d'action relatif à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine immobilier religieux.
- Favoriser l'émergence de projets d'occupation des lieux de culte désaffectés ou en voie de désaffectation en étudiant la mise en place d'incitatifs fiscaux et en prévoyant des moyens visant à mettre en relation l'offre en bâtiments disponibles et les besoins immobiliers du marché. Pour favoriser le maintien des usages collectifs ou institutionnels dans ces bâtiments, des mesures seront également prévues pour en faciliter la restauration, la rénovation et l'adaptation.
- Favoriser la préservation et l'intégration des œuvres d'art, notamment celles localisées sur le domaine privé, dans le respect des intentions artistiques et du caractère évolutif de certaines œuvres.

### LES GRANDES PROPRIÉTÉS À CARACTÈRE INSTITUTIONNEL ET LES LIEUX DE CULTE D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

L'évolution des grandes propriétés à caractère institutionnel, que sont notamment certains hôpitaux, certaines universités ou d'autres institutions d'enseignement, de même que les ensembles conventuels, constitue une préoccupation municipale d'importance au même titre que la préservation des lieux de culte d'intérêt patrimonial.

La présence des grandes institutions et des communautés religieuses a largement contribué à l'évolution de la société et des milieux de vie montréalais. Les lieux de culte et les grandes propriétés à caractère institutionnel marquent aussi le paysage urbain et comptent aujourd'hui parmi les monuments architecturaux et patrimoniaux les plus significatifs de Montréal.

On dénombre sur le territoire de Montréal environ 80 grandes propriétés à caractère institutionnel et plus de 400 lieux de culte présentant à divers degrés un intérêt patrimonial. La qualité architecturale des bâtiments et la présence d'espaces verts de qualité sur ces propriétés constituent des actifs qui doivent être préservés et mis en valeur.

La Ville compte d'une part porter une attention particulière au changement d'usage de ces propriétés par une affectation du sol confirmant leur vocation institutionnelle (voir tableau et carte 3.1.1).

D'autre part, la Ville compte assurer le respect de l'intégrité des valeurs patrimoniales et du caractère d'ensemble des grandes propriétés à caractère institutionnel, illustrées à la carte 2.6.1, et des lieux de culte, identifiés dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la partie II du Plan d'urbanisme. Ainsi, tout projet de transformation, de construction ou de morcellement sur ces propriétés sera évalué en fonction de critères visant notamment à :

- assurer le respect du caractère monumental des bâtiments et de leur implantation;
- assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions;
- considérer les caractéristiques du cadre bâti des milieux environnants (hauteur, densité et typologie) de même que la compatibilité des usages projetés;
- protéger les perspectives et les percées visuelles sur les bâtiments ou sur d'autres éléments d'intérêt contribuant au caractère d'ensemble, notamment ceux perceptibles à partir de la voie publique;
- favoriser la protection des caractéristiques paysagères particulières telles que les plantations d'alignement, les massifs d'arbres, les jardins et les bassins;
- protéger et mettre en valeur les bois, les rives et les autres milieux naturels d'intérêt présents sur les propriétés;
- assurer un accès public aux espaces verts et aux milieux naturels.

La Ville est consciente que la baisse de fréquentation de plusieurs lieux de culte et que le vieillissement des membres des communautés religieuses affecteront inévitablement le patrimoine immobilier religieux. Les regroupements de paroisses et les fermetures d'églises, leur recyclage à des fins plus ou moins conciliables avec leur enveloppe architecturale, la mise en vente, le morcellement et la transformation d'ensembles conventuels constituent déjà des phénomènes tangibles sur le territoire montréalais. Le patrimoine religieux constituant un enjeu prioritaire de la Politique du patrimoine, la Ville entend donc agir de manière proactive et préventive face à ces nouveaux phénomènes susceptibles de compromettre la valeur historique et patrimoniale de ces sites et de ces bâtiments de même que leur vocation publique.



# action 15.3

## protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique



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

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

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

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

### Moyens de mise en œuvre

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

### LA PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

La Ville de Montréal, comme la plupart des grands centres urbains à travers le monde, a reconnu l'importance de préserver son patrimoine et s'emploie notamment depuis plus de 20 ans à planifier et à intensifier ses interventions en vue d'assurer la protection, la gestion et la mise en valeur du patrimoine archéologique sur son territoire.

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

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

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

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

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

Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 250 500 m

0 1 2 3 km

# Le patrimoine archéologique

## Carte 2.6.2

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

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

**Plan d'urbanisme**

Septembre 2005

# action 15.4

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

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

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





### Moyens de mise en œuvre

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

**LA POLITIQUE DU PATRIMOINE**

La Ville de Montréal élabore une Politique du patrimoine qui sera soumise à la consultation publique à la fin de l'année 2004, concrétisant ainsi l'un des engagements du Sommet de Montréal de juin 2002.

La notion de patrimoine englobant désormais une large part du cadre et des modes de vie, sa conservation et sa mise en valeur requièrent une vision d'ensemble. En se dotant d'une Politique du patrimoine, la Ville entend assurer un leadership exemplaire pour favoriser le développement d'une vision collective et d'une responsabilité partagée, et compte inscrire le patrimoine comme levier de développement culturel, social et économique, concourant à la qualité du milieu de vie.

La Politique propose de fonder l'action municipale sur les axes d'intervention suivants :

- la mise en place d'un système d'organisation de l'action en matière de patrimoine fondé sur le partenariat et le partage des responsabilités entre la Ville et les différents acteurs;
- l'application concrète de ce mode d'organisation dans l'exercice de ses rôles de propriétaire et de gestionnaire où elle s'engage à faire preuve d'exemplarité.

Le Plan d'urbanisme et la réglementation qui en découlera représentent des instruments privilégiés de mise en œuvre de la Politique du patrimoine.





objectif 16

# Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel

### LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE

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

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

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

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

Le patrimoine naturel et les valeurs paysagères qui s'y rattachent constituent des éléments déterminants de la qualité de vie des Montréalais. Façonné en partie par l'action humaine, ce patrimoine présente une valeur d'autant plus exceptionnelle qu'il s'inscrit dans une ville fortement urbanisée.

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

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

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







# action 16.1

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





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

La Ville entend donc assurer une plus grande place aux milieux naturels dans la planification des projets de développement urbain. Elle préconise une approche visant une conciliation des bénéfices environnementaux, sociaux et économiques découlant de leur mise en valeur. Ainsi, le Plan d'urbanisme soutient la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Il reconnaît à cet égard les 10 écoterritoires identifiés à la carte 2.6.3 ainsi que les objectifs de conservation et d'aménagement qui s'y rattachent (voir tableau 2.6.1).

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

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

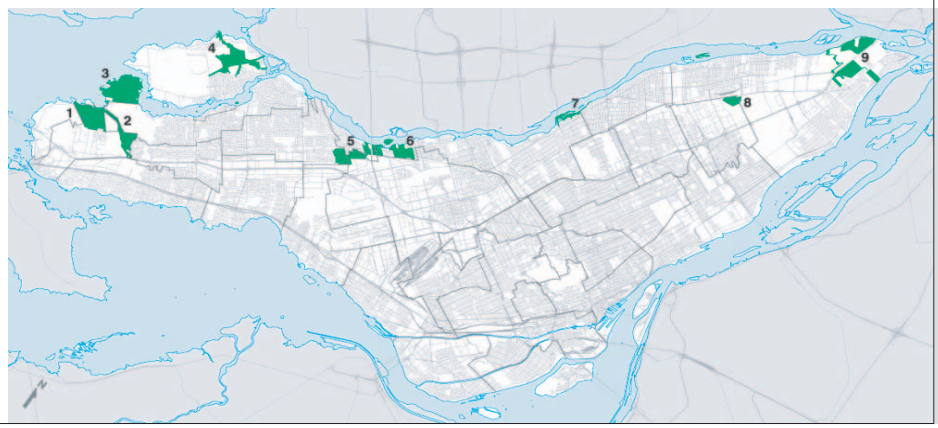
ILLUSTRATION 2.6.2 LES PARCS-NATURE

Entre la fin des années 1970 et 1992, la Communauté urbaine de Montréal a acquis de grands espaces naturels dans le but de créer un réseau de parcs à vocation régionale. Le réseau des parcs-nature de la Ville compte neuf parcs bénéficiant d'une gestion des écosystèmes et des paysages :

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

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

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





## Moyens de mise en œuvre

- Mettre en œuvre la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.
- Favoriser, par les outils réglementaires appropriés, la protection et la mise en valeur des milieux naturels, notamment ceux localisés dans les écoterritoires en vue d'atteindre les objectifs de conservation et d'aménagement présentés au tableau 2.6.1, de même que des bois illustrés à la carte 2.6.3.
- Aménager des corridors à caractère écologique et récréatif à partir des milieux naturels existants.
- Aménager les parcs-nature du Bois-de-Saraguay et d'Anjou ainsi que le parc agricole du Bois-de-la-Roche.
- Établir la valeur écologique des rives, des milieux humides et des milieux hydriques du territoire montréalais et élaborer des mesures de protection adéquates dans le cadre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (voir objectif 19).
- Maintenir le régime hydrique des cours d'eau intérieurs en encadrant la planification des projets de développement de manière à :
  - aménager des bassins de rétention ou d'autres ouvrages de captage;
  - limiter les surfaces imperméables, notamment par la réduction des aires de stationnement et de la largeur des chaussées;
  - éviter la canalisation et la relocalisation des cours d'eau intérieurs.
- Poursuivre, à l'aide d'un programme, les efforts de naturalisation et de revégétalisation des rives en vue de réduire les problèmes d'érosion, d'assainir les eaux de ruissellement et de rétablir la diversité et la productivité des écosystèmes.
- Protéger et créer des percées visuelles sur les rives, les cours d'eau et les îles (voir objectif 11).
- Protéger et mettre en valeur les îles, les îlots et les battures de l'archipel montréalais, notamment en collaborant aux initiatives régionales de concertation avec les municipalités, les municipalités régionales de comté et les organismes concernés.
- Apporter les correctifs requis aux réseaux d'égouts pluviaux et sanitaires (voir objectif 17).
- Maintenir les milieux naturels de l'écoterritoire du corridor écoforestier de l'Île Bizard et du parc-nature du Bois-de-L'Île-Bizard situés dans l'emprise actuelle de l'autoroute 440 traversant l'île Bizard.

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

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

La Politique vise les trois objectifs suivants :

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

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

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

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

tableau 2.6.1

## Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires

### Objectif général

Assurer la protection des milieux naturels d'intérêt par leur prise en compte dans la planification des projets de développement

| ÉCOTERRITOIRE | OBJECTIFS DE CONSERVATION ET D'AMÉNAGEMENT |
|---|---|
| 1. LA FORÊT DE SENNEVILLE | » Préserver la biodiversité et l'intégrité des paysages forestiers.<br>» Prévoir des liens fauniques entre le lac des Deux Montagnes, la forêt de Senneville, l'Écomusée et le parc agricole du Bois-de-la-Roche sans compromettre le caractère privé des propriétés en rive.<br>» Préserver les lacs au nord de l'Écomusée en raison de leur rareté sur le territoire et de leur potentiel d'habitats fauniques. |
| 2. LE CORRIDOR ÉCOFORESTIER DE LA RIVIÈRE À L'ORME | » Créer un corridor écologique viable d'une grande biodiversité autour de la seule rivière intérieure de l'île de Montréal.<br>» Créer un corridor récréatif de la gare Beaurepaire jusqu'au parc-nature du Cap-Saint-Jacques et au parc agricole du Bois-de-la-Roche.<br>» Maintenir le régime hydrique et améliorer la qualité de l'eau de la rivière à l'Orme.<br>» Consolider les limites du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et du parc agricole du Bois-de-la-Roche par la conservation des milieux naturels de grand intérêt écologique sur leur pourtour. |
| 3. LE CORRIDOR ÉCOFORESTIER DE L'ÎLE BIZARD | » Préserver des écosystèmes viables et diversifiés autour de milieux humides et de peuplements forestiers de très grande valeur écologique et situés dans les territoires en développement.<br>» Consolider les limites des parcs-nature du Cap Saint-Jacques et du Bois-de-l'Île-Bizard par la conservation de certains milieux naturels d'intérêt écologique intrinsèque ou jouant un rôle déterminant au chapitre des habitats fauniques.<br>» Créer un corridor écologique et récréatif entre la pointe Théorêt (extension du parc-nature du Cap-Saint-Jacques), le lac des Deux Montagnes et le parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard.<br>» Conserver une superficie importante des milieux naturels au nord du parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard répondant aux exigences de la faune (notamment les rapaces et les cerfs de Virginie). |
| 4. LES RAPIDES DU CHEVAL BLANC | » Préserver un écosystème viable, autour d'un site panoramique unique donnant sur la rivière des Prairies, offrant un potentiel de parc régional.<br>» Préserver la grande biodiversité faunique et floristique du secteur tout en maximisant l'accessibilité aux rives.<br>» Maintenir un lien entre les zones de conservation et les trois parcs riverains actuels (parc de l'île Roxboro, parc du Cheval Blanc et parc des Arbres). |
| 5. LA COULÉE VERTE DU RUISSEAU BERTRAND | » Contrôler la qualité et la quantité de l'eau du ruisseau Bertrand.<br>» Rediriger les eaux de drainage des terrains du Technoparc de l'arrondissement Saint-Laurent vers le ruisseau Bertrand.<br>» Réaliser des travaux d'aménagement et de mise en valeur des milieux naturels afin de recréer un écosystème autour d'un ruisseau entre les terrains de l'Aéroport et le parc-nature du Bois-de-Liesse.<br>» Consolider les limites du parc-nature du Bois-de-Liesse en incluant les peuplements forestiers d'intérêt écologique au sud du parc.<br>» Prévoir un lien vert entre le lac Saint-Louis et le parc-nature du Bois-de-Liesse. |
| 6. LES SOMMETS ET LES FLANCS DU MONT ROYAL | » Mettre à jour le plan de mise en valeur du mont Royal en y intégrant notamment les objectifs liés à la gestion écologique telle qu'appliquée dans les parcs-nature.<br>» Préserver la valeur emblématique des sommets et des flancs verts de la montagne.<br>» Protéger les espaces forestiers constitués de trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborescente) sur les sommets et sur les flancs en tant que lieux d'alimentation et de nidification pour une grande diversité d'oiseaux.<br>» Apporter une attention particulière à la préservation des peuplements forestiers exceptionnels sur le flanc nord de la montagne, rares vestiges de la forêt originelle du mont Royal.<br>» Maximiser les vues et les possibilités de contact avec la nature sur tout le pourtour de la montagne.<br>» Favoriser les liens verts entre les îlots naturels situés sur les trois sommets, à l'intérieur comme à l'extérieur des parcs existants.<br>» Préserver le couloir boisé qui encadre la voie Camillien-Houde. |
| 7. LA COULÉE VERTE DU RUISSEAU DE MONTIGNY | » Préserver un écosystème viable autour de ce ruisseau exceptionnel situé dans un secteur de la ville fortement urbanisé et carencé en espaces naturels.<br>» Préserver la grande biodiversité des îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné en permettant des activités récréatives compatibles avec la protection des milieux naturels.<br>» Assurer un volume d'eau adéquat et de qualité au ruisseau De Montigny.<br>» Créer un parc linéaire permettant de mettre en réseau un territoire s'étendant de la rivière des Prairies jusqu'au lac de rétention d'Anjou. |
| 8. LA TRAME VERTE DE L'EST | » Suppléer à la carence d'espaces naturels dans l'est de l'île de Montréal.<br>» Préserver la biodiversité en protégeant les quelques milieux naturels d'intérêt écologique encore présents.<br>» Maximiser la connexion et l'accessibilité des espaces naturels pour la population et la faune.<br>» Consolider les limites du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies.<br>» Assurer une alimentation d'eau adéquate au ruisseau Pinel, à la Coulée Grou et aux marais de tête ainsi qu'une eau de qualité.<br>» Conserver les bois le long de l'autoroute 40 comme protection antibruit et comme élément de qualité visuelle d'un milieu fortement industrialisé, qui constitue une porte d'entrée sur Montréal. |
| 9. LES RAPIDES DE LACHINE | » Conserver l'intégrité des écosystèmes.<br>» Préserver le patrimoine culturel.<br>» Mettre en valeur le potentiel récréotouristique. |
| 10. LA FALAISE SAINT-JACQUES | » Élaborer un plan de protection et de mise en valeur de cet espace en concertation avec les arrondissements concernés.<br>» Déterminer les interventions nécessaires au problème d'érosion de la falaise. |

Le corridor écoforestier de l'Île Bizard
3

Les rapides du Cheval Blanc
4

La coulée verte du ruisseau Bertrand
5

La coulée verte du ruisseau De Montigny
7

La trame verte de l'Est
8

La forêt de Senneville
1

Le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme
2

La falaise Saint-Jacques
10

Les sommets et les flancs du mont Royal
6

Les rapides de Lachine
9

Rivière des Mille Îles
Lac des Deux Montagnes
Rivière des Prairies
Fleuve Saint-Laurent
Lac Saint-Louis
Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

# Le patrimoine naturel

## Carte 2.6.3

- Écoterritoire
- Bois
- Parc-nature
- Berge
- Milieu humide
- Bois humide (marécage arborescent)
  *Identifié exclusivement par l'arrondissement de Saint-Laurent*
- Cours d'eau intérieur
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Avril 2008

# 2.7

# 2.7 Un environnement sain

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

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

**LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration du Plan stratégique de développement durable, qu'elle compte adopter au début de l'année 2005. Sa mise en œuvre s'échelonnera sur une période de cinq ans. Ce Plan s'inscrit en continuité avec la Déclaration de principe de la collectivité montréalaise en matière de développement durable, adoptée par le conseil municipal le 22 septembre 2003 et signée par plus de 80 représentants de divers organismes.

L'élaboration et la mise en œuvre de ce Plan reposent sur un partenariat entre la Ville et des organisations telles que la Conférence régionale des élus de Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Montréal et de nombreux partenaires issus du secteur privé, du milieu de l'éducation et du milieu associatif. Le Plan stratégique s'appuie sur une connaissance de l'état de l'environnement, permettant de déterminer des priorités d'intervention dans plusieurs domaines liés au développement durable.

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

17 Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain.

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

19 Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes.





objectif 17

# Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain

Dans une perspective de développement durable, la gestion des ressources comme l'air, l'eau et le sol présente un défi particulier dans le contexte d'une métropole comme Montréal. Le Plan d'urbanisme soutient d'abord, à cet égard, des mesures pour assurer un aménagement urbain plus sain en réduisant les surfaces minéralisées et en diminuant l'impact des îlots de chaleur.

En souscrivant au Protocole de Kyoto, la Ville a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre. Elle soutient, à ce sujet, les modes de transport alternatifs à l'automobile. La Ville s'engage aussi à réhabiliter son réseau d'infrastructures d'eau potable et des eaux usées et à mettre à niveau ses usines de production et d'épuration des eaux.

La gestion des matières résiduelles représente un des enjeux majeurs de notre société au cours des prochaines années. Des efforts importants de récupération et de recyclage doivent permettre de réduire substantiellement la quantité de matières résiduelles actuellement destinées à l'enfouissement sanitaire.

Par ailleurs, la Ville compte poursuivre, avec l'aide des gouvernements, la réhabilitation des sites contaminés. Ce type de mesures contribue à la consolidation du tissu urbain et à la rentabilisation des infrastructures existantes, particulièrement dans l'optique où le Plan propose de reconstruire la ville sur elle-même et de transformer la vocation de certains secteurs.

# action 17.1

## soutenir un aménagement urbain plus sain

### LES ÎLOTS DE CHALEUR

L'expression « îlot de chaleur » désigne des secteurs urbains où la température de l'air et de la surface du sol est plus élevée que celle des zones rurales ou des milieux naturels environnants. Cette différence de température peut, dans le cas de certaines villes, être supérieure de 5 degrés Celsius.

La formation des îlots de chaleur est le résultat d'une présence minérale plus grande dans les villes, d'une présence moindre d'éléments naturels et de verdure ainsi que de la chaleur dégagée par les véhicules, les industries et les systèmes de climatisation. L'intensité des îlots de chaleur dépend également du climat et de la température de la région urbaine, de sa topographie et de la présence ou non de plans d'eau.

Les principales mesures reconnues pour contrer l'effet des îlots de chaleur sont la plantation d'arbres et le verdissement, l'aménagement de toits verts et l'utilisation de matériaux de construction ou de recouvrement de la chaussée qui ont un facteur de réflexion solaire élevée, réduisant ainsi la chaleur captée.

Plusieurs objectifs et moyens de mise en œuvre du Plan visent à assurer un environnement plus sain à Montréal. Le parti d'aménagement du Plan soutient une densification du cadre bâti, en vue de rentabiliser les infrastructures existantes et d'offrir des services à proximité des résidences. La Ville compte à la fois accroître l'utilisation du transport collectif et réduire l'utilisation de l'automobile (voir objectif 3). De même, le Plan propose la protection et la mise en valeur des éléments naturels (voir objectif 16) et la mise en œuvre de la Politique de l'arbre (voir objectif 11). D'autres mesures soutiennent une forme urbaine et une orientation des bâtiments permettant une plus grande efficacité énergétique, de même qu'une production architecturale de qualité et écologique (voir objectifs 11 et 12).

Par ailleurs, l'aménagement urbain fait encore une large place aux surfaces minéralisées, comme les aires de stationnement, certaines chaussées très larges ou les toits goudronnés. Ces surfaces minéralisées font augmenter la température ambiante créant ce qu'on appelle des îlots de chaleur. En période de canicule, les effets combinés du smog et des îlots de chaleur créent des situations de risque pour la santé des enfants et de certains individus souffrant de problèmes cardio-vasculaires ou respiratoires.

L'imperméabilisation du sol causée par une superficie importante de terrains asphaltés augmente l'écoulement des eaux de ruissellement vers le réseau d'égouts, ce qui accroît la quantité d'eau à traiter. De plus, ces eaux sont souillées au contact de poussières, des sels de déglaçage ou des résidus d'huiles qu'on retrouve en surface des terrains de stationnement et de la chaussée.

Conséquemment, la Ville entend encourager la réduction des surfaces minéralisées et les actions visant à contrer les effets des îlots de chaleur, que l'on rencontre de façon plus concentrée dans les secteurs industriels et commerciaux.





Différentes mesures peuvent être envisagées comme la plantation d'arbres ou la végétalisation partielle ou intégrale des toits des édifices commerciaux, industriels ou publics. Une ville agrémentée par une végétation riche a des effets bénéfiques sur l'environnement tout en contribuant à son embellissement. Les avantages sont multiples : absorption des polluants, captation des poussières, absorption et rétention de l'eau de pluie réduisant ainsi la quantité de pluie dans le réseau souterrain, absorption de la chaleur et diminution notable de la température en milieu urbain l'été, contribution à l'efficacité énergétique en réduisant l'utilisation de la climatisation, etc.

## Moyens de mise en œuvre

- Planter des arbres de façon prioritaire dans les secteurs résidentiels déficitaires, en accord avec la Politique de l'arbre (voir action 11.3).
- Réduire la superficie des aires de stationnement hors rue, tout en appliquant des mesures d'aménagement paysager et de plantation d'îlots de verdure.
- Encourager le verdissement des toits des édifices commerciaux, industriels, institutionnels et municipaux.
- Développer des partenariats entre la Ville et les commissions scolaires en vue de faciliter le verdissement des cours d'école et l'aménagement de nouveaux parcs d'école (voir action 11.3).
- Dans le cadre des travaux de réfection et de parachèvement du réseau routier, réduire la largeur des chaussées comportant une largeur excessive et prévoir des aménagements paysagers et la plantation d'arbres (voir actions 13.2 et 14.1).
- Favoriser, dans les grands secteurs à construire, des grilles de rues et des bâtiments dont l'orientation procure un ensoleillement maximal et une protection des vents dominants, en vue d'optimiser l'efficacité énergétique (voir action 11.5).
- Élaborer et mettre en œuvre des mesures incitatives visant l'intégration de normes d'efficacité énergétique et l'application de techniques novatrices tel l'aménagement de toits verts pour la construction neuve et la rénovation des bâtiments existants (voir action 12.1).

# action 17.2

## réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre

### LES GAZ À EFFET DE SERRE ET LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

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

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

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

Le réchauffement climatique augmente la fréquence et l'intensité des vagues de chaleur. Les conséquences sanitaires de périodes de chaleur accablante peuvent être considérables. De plus, des températures plus élevées sont susceptibles de créer des besoins supplémentaires en climatisation des immeubles.

Au cours des 30 dernières années, des améliorations notables à la qualité de l'air ont été constatées à Montréal. Elles résultent, entre autres, de la réduction des émissions de polluants atmosphériques de source industrielle, réglementées depuis 1970, et de l'introduction de dispositifs antipollution dans les automobiles.

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

En souscrivant au Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre. Deux sources importantes d'émission de polluants atmosphériques contribuent à la formation d'ozone et de gaz à effet de serre : les véhicules motorisés et certains types d'industries. Conséquemment, la Ville entend réduire l'utilisation de l'automobile sur son territoire et faire respecter par les entreprises industrielles les critères les plus élevés en assainissement de l'air.

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

De même, la Ville soutient d'autres mesures, comme le covoiturage et l'aménagement d'aires de stationnement pour bicyclettes. Elle encourage l'utilisation des modes de transport actif que sont le vélo, la marche et le patin à roues alignées, ainsi que la mise en place, dans les institutions et les entreprises, d'un service de libre-service de bicyclettes (voir objectif 3).





LE SMOG URBAIN

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

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

Ces polluants détériorent aussi différents matériaux, comme le béton et la maçonnerie, et ralentissent la croissance des plantes et des arbres.

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

Plusieurs événements, organisés par différents organismes, permettent de sensibiliser et d'associer les citoyens dans l'atteinte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre. Soulignons, entre autres, la Journée de l'air pur, le Jour de la Terre, la journée En ville, sans ma voiture et Opération vélo-boulot.



La Ville encourage aussi l'utilisation de véhicules alimentés à l'énergie électrique, hybrides ou à faible consommation d'essence. Elle entend favoriser, lors du renouvellement de sa flotte, l'achat de ce type de véhicules. De plus, la Ville offre aux employés municipaux un programme de formation visant la diminution de la consommation d'essence.

La Société de transport de Montréal (STM) soutient aussi la recherche et le développement des sources alternatives d'énergie en participant au projet Biobus, qui consiste à expérimenter le biodiesel comme source de carburant moins polluant. La mise en service de véhicules fonctionnant à l'aide d'un système de propulsion électrique ou hybride est également envisagée par la STM.

## Moyens de mise en œuvre

- Favoriser une forme urbaine plus compacte et encourager la diversité des activités urbaines.
- Établir de nouvelles dessertes en transport collectif facilitant les déplacements entre les différents secteurs de la ville (voir action 3.1).
- Densifier les abords de certaines stations de transport collectif (voir action 3.2).
- Réduire l'offre de stationnement, particulièrement au Centre (voir actions 3.5 et 7.2).
- Aménager de nouvelles voies cyclables desservant les principaux secteurs d'activité ainsi que des aires de stationnement pour vélos (voir action 3.4).
- Planifier des réseaux de circulation piétonne sur rue et hors rue confortables et sécuritaires, notamment depuis les stations de train ou de métro et les arrêts d'autobus (voir action 14.2).
- Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation : réduction de la vitesse, élargissement des trottoirs, traverses piétonnières désignées (voir action 18.1).
- Appliquer rigoureusement, auprès des industries et des propriétaires de véhicules, le règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal, géré par la Ville de Montréal, relatif à l'assainissement de l'air.
- Favoriser, lors du renouvellement de véhicules municipaux, l'achat de véhicules alimentés à l'énergie électrique, hybrides ou à faible consommation d'essence.

# action 17.3

## assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées







Dans une optique de développement durable, le Plan d'urbanisme privilégie la consolidation des secteurs urbanisés existants déjà desservis par les infrastructures souterraines d'égout et d'aqueduc. Toutefois, l'état actuel du réseau des infrastructures des eaux nécessite des interventions majeures de réhabilitation, autant en ce qui concerne le réseau d'eau potable que celui des eaux usées. De façon plus particulière, les infrastructures d'alimentation en eau potable présentent, à plusieurs endroits, des problèmes de détérioration qui causent des fuites et des bris du réseau. Conséquemment, l'eau potable doit être produite et traitée en quantité supérieure à la demande réelle.

La Ville a rendu publique, en 2003, la Politique de gestion de l'eau dont les principales mesures visent à réhabiliter les infrastructures liées à l'eau potable et à restructurer les services de l'eau et leur financement. Cette politique prévoit, entre autres, la mise aux normes des usines de production de l'eau potable et des travaux de réhabilitation qui porteront, d'ici 2022, sur quelque 3 000 kilomètres du réseau, qui en totalise 5 000.

Par ailleurs, l'interception et le traitement des eaux usées, entrepris depuis 30 ans, ont permis d'améliorer considérablement la qualité de l'eau à Montréal. Dans le lac Saint-Louis, le bassin de La Prairie, le port de Montréal et, plus récemment, la rivière des Prairies, l'amélioration est telle qu'il est aujourd'hui possible de réutiliser ces cours d'eau à des fins récréatives.

Malgré cela, certains problèmes d'ordre plus technique exigeront des investissements importants de la Ville au cours des prochaines années. Ces problèmes sont, entre autres, liés à l'état même des infrastructures d'égouts pluviaux et sanitaires. Il s'agit notamment :

- du débordement d'égouts collecteurs en période de pluie abondante;
- du branchement des conduits d'égout sanitaire de certains bâtiments au collecteur pluvial;
- de l'absence, dans certains secteurs, de raccordement des égouts domestiques à la station d'épuration;
- des rejets polluants industriels problématiques ne pouvant pas être traités par la station d'épuration des eaux usées de la Ville;
- de l'absence de désinfection des eaux usées.

### LA POLITIQUE DE GESTION DE L'EAU

La Politique de gestion de l'eau de Montréal annonce une série de mesures visant à améliorer le réseau d'infrastructures, soit :

- la création d'un programme de réhabilitation des infrastructures et de restructuration des services de l'eau;
- l'instauration d'une démarche évolutive de consolidation budgétaire des coûts de l'eau et de rééquilibrage de la tarification visant à regrouper tous les coûts reliés aux divers services de l'eau;
- l'implantation dans les entreprises industrielles, les commerces et les institutions d'une tarification assistée par compteurs;
- l'instauration de systèmes et d'outils de gestion capables de structurer toutes les facettes du service de l'eau.

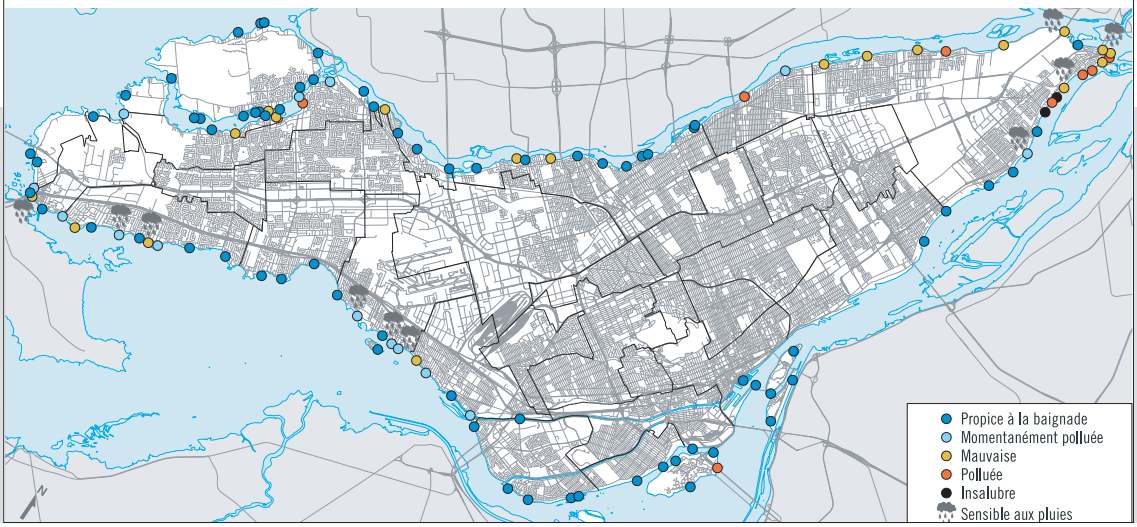
Plusieurs grands travaux de mise à niveau et de renouvellement des infrastructures d'eau potable devront être réalisés. De plus, d'autres travaux importants sur les réseaux d'égouts pluviaux et sanitaires seront aussi nécessaires afin de corriger les problèmes techniques. Différentes mesures verront à assurer une durée de vie plus longue des conduits souterrains, comme la vidange régulière des puisards et une utilisation moindre du sel de déglaçage et d'autres fondants.

## Moyens de mise en œuvre

- Réaliser les travaux de mise aux normes des usines de production d'eau potable et de mise à niveau de la station d'épuration des eaux usées.
- Réhabiliter, d'ici 2022, quelque 3 000 kilomètres du réseau de distribution d'eau potable, en fonction des travaux établis par la Politique de gestion de l'eau.
- Apporter les correctifs suivants aux réseaux d'égouts pluviaux et sanitaires :
  - créer des bassins de rétention dans les secteurs où les égouts collecteurs débordent en situation de pluie abondante;
  - corriger les branchements inadéquats (ou raccordements croisés) des conduits d'égout sanitaire;
  - compléter les quelques raccordements manquants d'égouts domestiques aux intercepteurs;
  - réduire davantage à la source les rejets polluants industriels problématiques dans les égouts;
  - mettre en œuvre la désinfection des eaux usées à la station d'épuration.
- Prévoir l'entretien et la vidange régulière des puisards des rues, des ruelles et des parcs de manière à améliorer le réseau de captation de l'eau de pluie.
- Réduire l'utilisation du sel de déglaçage et d'autres fondants considérant leurs impacts sur la qualité de l'eau, sur la durée de vie des conduits souterrains et sur la végétation.



ILLUSTRATION 2.7.1 LA QUALITÉ DE L'EAU EN RIVE – 2003



# action 17.4

## assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles

En vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté, en juin 2004, un Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR). Ce plan doit obtenir l'approbation du gouvernement du Québec avant d'être mis en œuvre par la CMM et les municipalités. Conséquemment, la Ville de Montréal élaborera un Plan municipal de gestion des matières résiduelles.

Le PMGMR respecte les orientations et les objectifs de la Politique québécoise sur la gestion des matières résiduelles 1998-2008 et adhère à la hiérarchie des principes énoncés par celle-ci, soit la réduction à la source, la réutilisation, la récupération, la valorisation et l'élimination, de même que la responsabilité élargie des producteurs et la participation des citoyens. Il vise un taux global de récupération et de valorisation de 60 % des matières résiduelles gérées par les municipalités. Afin d'atteindre cet objectif global, il propose une série de mesures devant être mises en oeuvre par la CMM et les municipalités d'ici 2008.

Même avec la mise en œuvre des différentes mesures visant une plus grande valorisation des matières résiduelles, près de la moitié des déchets produits sur le territoire métropolitain devront être éliminés. Selon le PMGMR, chacun des cinq secteurs géographiques du territoire de la CMM (les villes de Montréal, de Longueuil et de Laval et les couronnes nord et sud) devra évaluer l'implantation de nouvelles infrastructures d'élimination des déchets sur son territoire respectif.

Le Plan municipal de gestion des matières résiduelles devra déterminer l'emplacement des différentes infrastructures nécessaires. En plus des installations d'élimination, le Plan indiquera la localisation des écocentres, des centres de récupération, des centres de compostage et des postes de transbordement. Toutes ces infrastructures devront être implantées dans des secteurs d'emplois à caractère industriel.

### Moyens de mise en œuvre

- Élaborer et mettre en œuvre le Plan municipal de gestion des matières résiduelles, selon les principes et les objectifs de la Politique québécoise sur la gestion des matières résiduelles et du Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles de la CMM.
- Déterminer l'emplacement, dans les secteurs d'emplois à caractère industriel, des infrastructures de gestion des matières résiduelles : écocentres, centres de récupération, centres de compostage, postes de transbordement et lieux d'élimination.

#### LES OBJECTIFS DE RÉCUPÉRATION ET DE VALORISATION DE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE

La Politique québécoise sur la gestion des matières résiduelles 1998-2008 fixe un objectif général de mise en valeur de 67 % des 7,1 millions de tonnes de matières résiduelles récupérables chaque année sur le territoire du Québec. La Politique détermine des objectifs de récupération et de valorisation des matières résiduelles plus spécifiques selon les matières et les organismes responsables de la gestion des matières résiduelles.

Ainsi, les municipalités, responsables de la gestion des matières résiduelles des secteurs résidentiels et des petits commerces, ont un objectif global de récupération de 60 % des matières résiduelles, qui varie selon les matières.

Les industries, les commerces d'importance et les institutions, dont la gestion des résidus solides est confiée à des entreprises privées spécialisées, ont un objectif global de récupération de 80 %. Ils récupèrent déjà annuellement les deux tiers de leurs résidus qui ont un potentiel de valorisation.

La récupération des résidus de construction, de rénovation et de démolition représente un plus grand défi, car une importante quantité des résidus offrant un potentiel de valorisation est éliminée. La Politique détermine un objectif global de récupération de 60 % de ces matières. De même, la nouvelle réglementation ne permettra plus l'établissement ou l'agrandissement de dépôts de matériaux secs.

### LE PLAN MUNICIPAL DE GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

La Ville de Montréal est appelée à élaborer un Plan municipal de gestion des matières résiduelles. La Ville souscrit aux principes, aux objectifs et aux mesures mis de l'avant par la Politique québécoise sur la gestion des matières résiduelles et le Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR). Déjà, plusieurs des mesures envisagées ont été mises en œuvre depuis quelques années à Montréal, comme la collecte sélective, la récupération des résidus domestiques dangereux ou le réemploi et la récupération de biens.

La Ville possède et opère un lieu d'enfouissement, le Complexe environnemental de Saint-Michel, qui reçoit des matériaux secs. La Ville y gère aussi un centre de compostage de matières organiques et elle est également propriétaire du centre de récupération qui s'y trouve, dont l'exploitation est assurée par une entreprise privée. Les boues résiduaires de la station d'épuration des eaux usées de Montréal sont incinérées et les cendres produites sont enfouies dans l'ancienne carrière Demix, propriété de la Ville.

En fonction des objectifs du PMGMR, le Plan municipal de gestion des matières résiduelles prévoit mettre en œuvre les mesures suivantes :

- assurer la collecte sélective des matières recyclables pour tous les logements montréalais d'ici la fin de 2005;
- assurer la collecte des matières putrescibles pour les immeubles de huit logements et moins d'ici la fin de 2007;
- mettre en place des projets-pilotes de collecte des matières putrescibles pour les immeubles de plus de neuf logements;
- aménager huit écocentres supplémentaires d'ici 2010 afin de récupérer et de valoriser les résidus domestiques dangereux;
- poursuivre les mesures existantes du réemploi et de la récupération des textiles et des encombrants (meubles, électroménagers, appareils informatiques, etc.);
- poursuivre les études de valorisation des boues résiduaires de la station d'épuration des eaux usées;
- élaborer et mettre en œuvre un plan de récupération des matières résiduelles liées aux activités de l'administration municipale, comme le papier et les matériaux de construction, et un plan de collecte sélective dans les parcs montréalais.



# action 17.5

## poursuivre la réhabilitation des sites contaminés, avec l'aide financière des gouvernements

L'impact de la contamination des sols à Montréal est avant tout économique et financier. Les coûts élevés de décontamination freinent la reconstruction et incitent les promoteurs à mettre en valeur les terrains peu ou pas contaminés, majoritairement situés en périphérie de Montréal.

La contamination des sols représente un enjeu majeur dans la perspective où la Ville soutient la consolidation du territoire urbanisé par la construction sur les terrains vacants et la réhabilitation de certains sites. Plusieurs de ces terrains, situés dans des secteurs industriels anciens, présentent un certain degré de contamination, ce qui augmente d'autant les coûts de mise en valeur ou de réhabilitation. Ces coûts de réhabilitation sont encore plus élevés pour d'anciens sites industriels appelés à être transformés à des fins résidentielles, comme le Plan le prévoit à certains endroits.

La connaissance de la contamination des sols affectant les terrains de Montréal est encore imparfaite. À cet égard, la Ville entend favoriser la constitution d'une banque de données des sites contaminés ou possiblement contaminés.

L'aide financière accordée par le gouvernement du Québec par l'entremise du programme Revi-Sols a été fort précieuse. Ce programme a permis le remboursement d'environ la moitié des coûts de réhabilitation défrayés par les promoteurs privés et la Ville de Montréal dans le cadre de leurs projets immobiliers. La Ville considère que la contribution financière des gouvernements est primordiale pour assurer la réhabilitation des sites contaminés, dans une perspective de consolidation du tissu urbain.





LE PROGRAMME DE RÉHABILITATION DES TERRAINS CONTAMINÉS (REVI-SOLS)

Le programme Revi-Sols a été mis en place en 1998 par le gouvernement du Québec. La Ville de Montréal est le mandataire du ministère de l'Environnement du Québec pour l'administration de ce programme sur son territoire.

De 1998 à 2003, Revi-Sols a permis de soutenir la réalisation de 132 projets à Montréal. Au total, une enveloppe de 60 millions de dollars de subvention a permis de réhabiliter 206 hectares de terrains contaminés. La valeur totale des projets immobiliers se chiffre à environ 1,9 milliard de dollars, comprenant, entre autres, la construction de 5 600 logements. Ce programme a été prolongé jusqu'en mars 2005 par une injection additionnelle de 15 millions de dollars.



## Moyens de mise en œuvre

- Constituer une banque de données des sites contaminés ou possiblement contaminés.
- Mettre en place de nouveaux mécanismes d'aide financière visant à encourager la réhabilitation des sites contaminés.
- Faciliter l'application de l'approche d'analyse de risques pour la gestion des sols contaminés et examiner la possibilité d'en assouplir les règles d'utilisation, notamment pour les projets d'habitation à forte densité et la mise en valeur de certains sites à vocation industrielle.
- Soutenir, par un programme, la recherche et la mise en place de techniques novatrices de gestion des sols contaminés de manière notamment à réduire substantiellement la part à transporter hors site :
  - réutiliser davantage de sols faiblement contaminés comme matériaux de remblayage ou à des fins de réalisation de talus antibruit;
  - examiner la possibilité d'implanter à Montréal un centre de dépôt et de redistribution des sols d'excavation qui, souvent, ne sont pas fortement contaminés;
  - favoriser la réutilisation des matières présentes dans les matériaux excavés, telles que le bois de construction, le béton et l'asphalte, de manière à éviter leur enfouissement.
- Favoriser la mise au point de technologies abordables et efficaces de traitement biologique et physicochimique des sols contaminés.

# action 17.6

## réhabiliter en priorité les sites contaminés aux abords de certaines stations de métro et gares ainsi que dans les secteurs à transformer

La consolidation du territoire et une utilisation accrue du transport collectif comptent parmi les objectifs fondamentaux du Plan d'urbanisme. Par conséquent, la Ville avance certaines mesures pour encourager la construction de logements et la réhabilitation de secteurs d'emplois sur les terrains vacants (voir objectifs 2 et 8). La Ville soutient aussi l'intensification de la construction aux abords de certaines stations de métro ou de gares de train de banlieue (voir objectif 3). Certains des terrains et des secteurs visés par ces mesures risquent de présenter un certain niveau de contamination. Des programmes d'aide sont proposés par le Plan d'urbanisme pour mettre en œuvre ces propositions et pour réhabiliter les sites contaminés concernés.

De façon prioritaire, dans l'attribution des sommes disponibles pour la réhabilitation des sites contaminés, la Ville préconise de favoriser la réhabilitation des terrains visés par le programme d'intensification des activités et de densification aux abords des stations de métro et de gares de train de banlieue ainsi que dans les secteurs à transformer (voir cartes 1.1 et 2.2.2).

### Moyens de mise en œuvre

- Dans le cadre d'un programme favorisant une intensification des activités urbaines aux abords de certaines stations de métro ou de certaines gares, une aide spécifique s'ajouterait dans le cas de terrains contaminés.
- Soutenir, à l'aide d'un programme, la réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles ou d'emplois.



objectif 18

# Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant

Les milieux résidentiels peuvent être perturbés par plusieurs types de nuisances causées par les différentes activités urbaines, que ce soit le bruit, les odeurs, la poussière, la fumée ou encore la circulation intense. La Ville entend minimiser les impacts négatifs de ces nuisances et de ces contraintes sur la population et éviter la création de nouvelles situations conflictuelles.



# action 18.1

## régir l'impact des nuisances

Plusieurs secteurs résidentiels se situent à proximité d'infrastructures de transport (autoroutes, triages ferroviaires, aéroport) exposant la population à des niveaux de bruit importants. Certaines situations tendent à s'aggraver puisque les débits de circulation automobile et le nombre de véhicules lourds sont en croissance. Les autoroutes 15, 20, 25 et 40 se classent parmi les corridors routiers générant le plus de nuisances sonores à Montréal. Par ailleurs, la congestion observée sur les grands axes autoroutiers et les principales artères peut entraîner une utilisation plus intensive du réseau routier local, occasionnant ainsi des nuisances dans certains secteurs résidentiels.

Dans d'autres cas, les activités d'enfouissement de matières résiduelles et d'élimination des neiges usées génèrent des nuisances de bruit et de poussière, au sein de certains secteurs résidentiels, liées au transport par camion.

De même, certaines entreprises industrielles, par leurs procédés de fabrication et leurs rejets dans l'air, demeurent une source de nuisances en matière d'odeurs. Plusieurs entreprises ont déjà adapté leurs installations aux normes environnementales imposées par le règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal, géré par la Ville de Montréal. Celle-ci préconise en priorité une démarche de soutien auprès des entreprises qui rejettent des émissions atmosphériques non conformes au règlement. Cette démarche vise à accélérer l'adaptation de leurs procédés de fabrication en vue de diminuer, voire d'éliminer, ces sources de nuisances industrielles. Dans certains cas, la Ville pourra envisager le déménagement d'une entreprise dont les activités contreviennent sérieusement à la qualité des milieux résidentiels avoisinants.

Par ailleurs, la Ville de Montréal entreprendra l'élaboration du Plan municipal de gestion des matières résiduelles (voir action 17.4). Ce plan déterminera, entre autres, les nouvelles infrastructures de gestion des matières résiduelles qui seront nécessaires à son application, comme les lieux d'enfouissement ou les centres de transbordement. Ces infrastructures seront localisées dans des secteurs d'emplois à caractère industriel pour ne pas créer de nuisances dans les secteurs résidentiels.

Les postes de transformation électrique peuvent aussi être sources de nuisances. Le gabarit imposant de certains de ces postes de même que leur fonctionnement ou encore la circulation des véhicules d'entretien peuvent engendrer des nuisances visuelles et sonores.



## Moyens de mise en œuvre

- Élaborer et mettre en œuvre la Politique d'atténuation du bruit en milieu urbain.
- Mettre en place un comité de concertation avec le ministère des Transports du Québec ainsi qu'avec les différentes sociétés et entreprises de transport de marchandises, notamment le Canadien Pacifique et le Canadien National, la Société du port de Montréal et Aéroports de Montréal, pour limiter les nuisances sonores dans les milieux de vie résidentiels.
- Mettre en place des mesures d'atténuation du bruit le long de corridors autoroutiers et ferroviaires dans les secteurs résidentiels, en partenariat avec le ministère des Transports et les sociétés ferroviaires.
- Mettre en place des mesures d'atténuation des nuisances liées au bruit, aux odeurs et aux poussières aux abords des infrastructures de gestion des matières résiduelles, des chutes et des sites de dépôt des neiges usées.
- Canaliser la circulation de transit sur les grandes artères et mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans les secteurs résidentiels.
- Exiger des promoteurs, dans les projets résidentiels aux abords de sources de nuisances reconnues, la mise en place, à leurs frais, de mesures d'atténuation appropriées selon la nature et l'intensité de ces nuisances.
- Localiser les infrastructures de gestion des matières résiduelles et de dépôt des neiges usées, ainsi que les entreprises susceptibles de créer des nuisances environnementales, à l'intérieur des secteurs d'emplois à caractère industriel.
- Favoriser, à l'aide d'un programme destiné aux entreprises dont les activités génèrent des nuisances d'odeurs, l'adaptation de leurs procédés de fabrication afin que les émissions atmosphériques de ces entreprises respectent les normes environnementales du règlement en vigueur.
- Soutenir, à l'aide d'un programme, le déménagement d'entreprises dont les activités créent des nuisances très importantes dans les milieux de vie.

### LA MISE EN PLACE DE MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

L'utilisation accrue du réseau de rues locales et la vitesse élevée des véhicules nuisent à la sécurité, au bien-être et à la quiétude de la population des milieux résidentiels. Le recours à des mesures d'apaisement de la circulation permet de réduire ces effets nuisibles. Leur mise en place relève des arrondissements.

La canalisation de la circulation de transit vers les grandes artères permet de réduire le volume de véhicules dans les rues résidentielles. De plus, différentes mesures peuvent être utilisées afin de diminuer la vitesse des véhicules :

- une signalisation appropriée;
- la réduction de la largeur de la chaussée et l'élargissement des trottoirs;
- l'intégration d'un aménagement paysager dans la chaussée ou les trottoirs;
- la modification de la surface de roulement;
- l'élimination du sens unique de la circulation de certaines rues;
- la modification du sens de la circulation en vue de briser la continuité de certaines rues.

### LA POLITIQUE D'ATTÉNUATION DU BRUIT

Le bruit en milieu urbain contribue à dégrader la qualité de l'environnement. Il représente une nuisance considérable pouvant avoir des effets négatifs sur la santé. Les niveaux de bruit peuvent perturber le sommeil et augmenter le stress. Deux grandes catégories de bruits constants ou intermittents se distinguent : le bruit mobile (circulation routière et aérienne) et le bruit fixe de sources industrielle, commerciale ou résidentielle.

La Ville compte préciser les mesures adéquates au sein d'une politique d'atténuation du bruit, particulièrement dans les milieux de vie et aux abords des établissements scolaires et hospitaliers.

À titre d'exemples, voici quelques mesures généralement appliquées :

- prévoir une isolation et une fenestration adéquates;
- favoriser la réduction de la vitesse par une signalisation appropriée, une réduction de la largeur de la chaussée, un aménagement paysager de qualité et une modification de la surface de roulement;
- aménager une zone tampon sous forme de plantation d'arbres ou de talus antibruit;
- mettre en place un écran sonore ou un mur antibruit;
- mettre en place un écran absorbant le bruit à même les murs de soutènement des corridors routiers ou autoroutiers construits en dépression;
- orienter le bâtiment et adapter la disposition des pièces en fonction de la source du bruit.

La Ville compte élaborer cette politique en concertation avec le ministère des Transports du Québec ainsi que les différentes sociétés et entreprises de transport de marchandises, notamment le Canadien Pacifique et le Canadien National, la Société du port de Montréal et Aéroports de Montréal.



objectif

19

# Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes

Le Plan d'urbanisme doit tenir compte de certaines contraintes liées à l'occupation du sol. Certaines relèvent de phénomènes naturels, comme les zones inondables, ou de caractéristiques morphologiques, comme la falaise Saint-Jacques. D'autres contraintes sont liées à des activités urbaines intenses difficilement compatibles avec l'habitation. C'est le cas de l'aéroport, des carrières et des lignes aériennes de transport d'énergie. Le Plan d'urbanisme prévoit des actions visant à régir les constructions selon la nature de chacune de ces contraintes.



# action 19.1

## régir les constructions dans les zones de contraintes

### L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de Montréal et représente l'une des composantes fondamentales du réseau de transport des marchandises. En juin 2003, Aéroports de Montréal (ADM) a déposé son Plan directeur de l'Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023 qui détermine les grandes orientations de développement de l'aéroport.

Le Plan d'urbanisme reconnaît, par ailleurs, que l'aménagement urbain aux abords d'un aéroport de cette importance présente des contraintes, notamment en termes d'occupation du sol et de gestion des nuisances, comme le bruit.

L'aéroport est soumis à différentes règles de Transports Canada, notamment celles inscrites dans le règlement de zonage fédéral de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Celui-ci impose, entre autres, des limites de hauteur des bâtiments dans des corridors aériens spécifiques. 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.

De même, Transports Canada établit des projections du bruit perçu (PBP), traduites par des courbes d'indices gradués de 25 à 40 qui apparaissent également à l'illustration. Conséquemment, la Ville prévoit les mesures suivantes :

- prohiber l'occupation résidentielle et institutionnelle dans les secteurs caractérisés par des PBP dont la courbe d'indice est supérieure à 35;
- soumettre les constructions résidentielles et institutionnelles dans des secteurs de PBP dont la courbe d'indice est supérieure à 30 à des normes d'insonorisation.

#### LE NIVEAU DE BRUIT PERÇU ET SA MESURE (COURBES DE PBP)

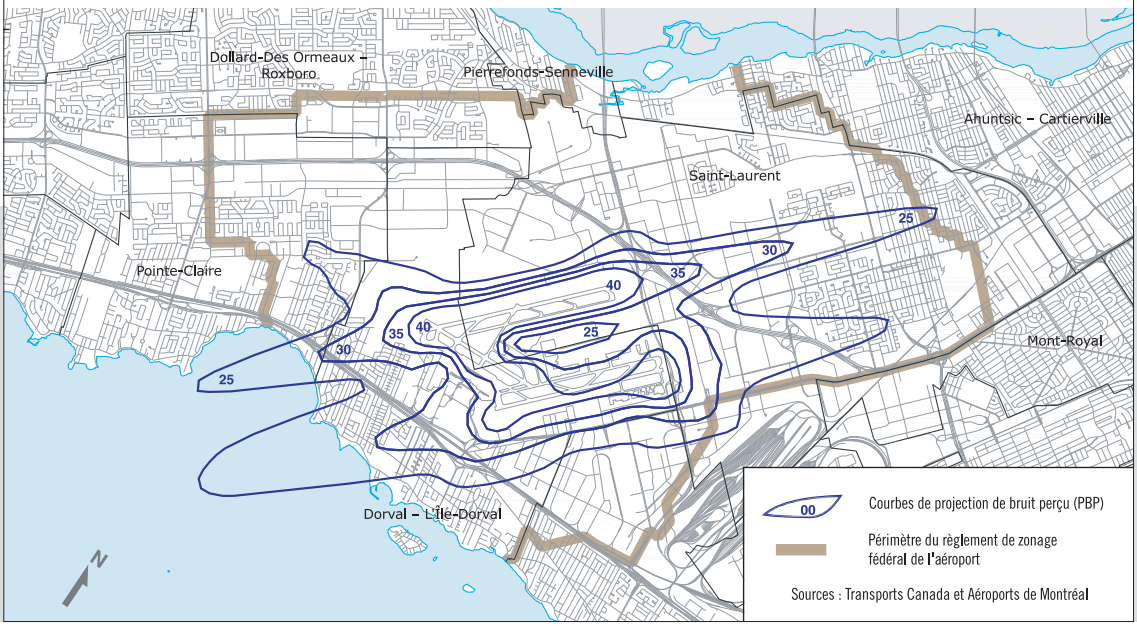
Transports Canada utilise une méthode appelée « projection de bruit perçu » (PBP) qui fait appel à des courbes de bruit calculées à partir de différentes données.

Plus le bruit perçu est important, plus l'indice de la courbe est élevé. Une courbe d'indice 40 délimite un secteur de bruit très élevé, normalement situé dans le voisinage immédiat de l'aéroport. Une courbe d'indice 25 délimite un secteur où le bruit généré par les avions est généralement ressenti de façon moins prononcée. Par ailleurs, Transports Canada considère que les secteurs caractérisés par des PBP dont la courbe d'indice est supérieure à 30 sont moins compatibles avec une occupation résidentielle.

Selon le Plan directeur 2003-2023 de l'Aéroport international de Montréal-Dorval, on constate, depuis le début des années 1980, malgré une augmentation de l'achalandage aérien, une diminution graduelle du bruit qui s'explique par la mise en place de mesures spécifiques d'exploitation de l'aéroport et l'amélioration technologique des avions.

Source : Transports Canada et Aéroports de Montréal

ILLUSTRATION 2.7.2 LES CONTRAINTES D'OCCUPATION DU SOL LIÉES À L'AÉROPORT



### Les zones inondables et les cours d'eau

Le gouvernement du Québec a révisé en 1996, en vertu des dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. Cette Politique vise, entre autres choses, à maintenir et à améliorer la qualité des lacs et des cours d'eau en accordant une protection minimale aux rives et au littoral et à assurer la sécurité de la population et des biens en établissant des restrictions de construction et d'ouvrages dans les plaines inondables et la bande riveraine.



Les mesures et les normes de cette Politique pourront être intégrées au Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Conséquemment, les règlements d'urbanisme des arrondissements devront être conformes à ces normes traduites dans le document complémentaire du Schéma. Entre-temps, les mesures de protection inscrites au document complémentaire du Schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (CUM) demeurent en vigueur sur le territoire de Montréal.

Par ailleurs, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville établira la valeur écologique de l'ensemble des rives et des milieux humides et hydriques du territoire montréalais (voir objectif 16). La Ville déterminera alors les différentes mesures de protection et de mise en valeur de même que les priorités d'intervention.

ILLUSTRATION 2.7.3 LES ZONES INONDABLES




Selon la cartographie des gouvernements du Canada et du Québec, le territoire de six arrondissements de Montréal est soumis à des risques d'inondation.

Sources : gouvernements du Canada et du Québec, 1978 et 1995

LE COMPLEXE ENVIRONNEMENTAL DE SAINT-MICHEL

L'ancienne carrière Miron a servi de site d'enfouissement pendant près de 30 ans et était considérée comme le deuxième site en importance en Amérique du Nord.

La Ville de Montréal a mis fin aux activités d'enfouissement en 1994 et a créé le Complexe environnemental de Saint-Michel, axé sur trois vocations majeures : la construction du siège social et des installations du Cirque du Soleil et du chapiteau de la Cité des arts et du cirque, le développement d'un laboratoire de recherche appliquée dans le domaine de la réhabilitation environnementale et l'aménagement d'un grand parc urbain.

À cette fin, la Ville a investi près de 8,5 millions de dollars, depuis 1995, dans l'aménagement de ce grand parc de 192 hectares. La Ville poursuit actuellement les travaux de réhabilitation environnementale sur ce site destiné à offrir des espaces de loisirs et de détente.

## Les carrières

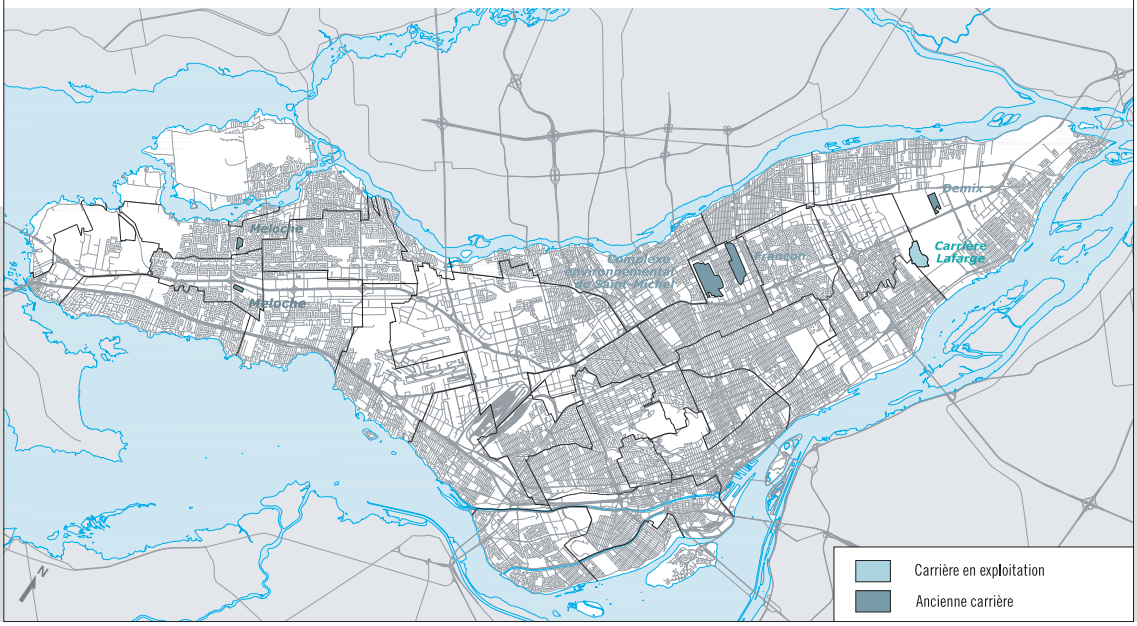
Le territoire de Montréal comprend six carrières, dont seule la carrière Lafarge est encore en exploitation de plein droit. Le site de la carrière et ses abords ont fait l'objet de plusieurs aménagements et de mesures d'atténuation des nuisances. Quant aux cinq anciennes carrières, elles sont maintenant utilisées à d'autres fins.

L'ancienne carrière Meloche, située dans l'arrondissement de Pierrefonds–Senneville, sert de dépôt de matériaux secs. Celle de l'arrondissement de Kirkland est actuellement utilisée à la fois à des fins industrielles, dans sa moitié ouest, et à des fins récréatives, dans sa partie est.

La Ville de Montréal est propriétaire du Complexe environnemental de Saint-Michel. Certaines activités d'enfouissement de matières non putrescibles y ont encore lieu. Ce site, dont les abords constituent déjà un parc linéaire, est cependant en voie d'être aménagé en parc métropolitain.

La Ville de Montréal possède aussi les anciennes carrières Francon et Demix. La première, sise dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, sert de site de dépôt des neiges usées. La seconde, localisée dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, est utilisée pour l'enfouissement des cendres produites par l'incinération des boues résiduaires de la station d'épuration des eaux usées de la Ville.

ILLUSTRATION 2.7.4 LA CARRIÈRE LAFARGE ET LES ANCIENNES CARRIÈRES





Les abords des anciennes carrières présentent des contraintes importantes à l'occupation du sol. Une fois remblayées, elles peuvent aussi présenter des risques d'affaissement et d'autres difficultés d'ordre géotechnique.

En fonction des règlements du ministère de l'Environnement du Québec et de la Communauté métropolitaine de Montréal, ces carrières, qu'elles soient en exploitation ou utilisées à d'autres fins, font l'objet de mesures d'atténuation des nuisances et de gestion environnementale. Dans le cas des deux anciennes carrières qui ont servi de lieu d'enfouissement, ces mesures comprennent la captation et la valorisation des biogaz ainsi que le traitement des eaux usées et du lixiviat (ancienne carrière Meloche de l'arrondissement Kirkland et Complexe environnemental de Saint-Michel).

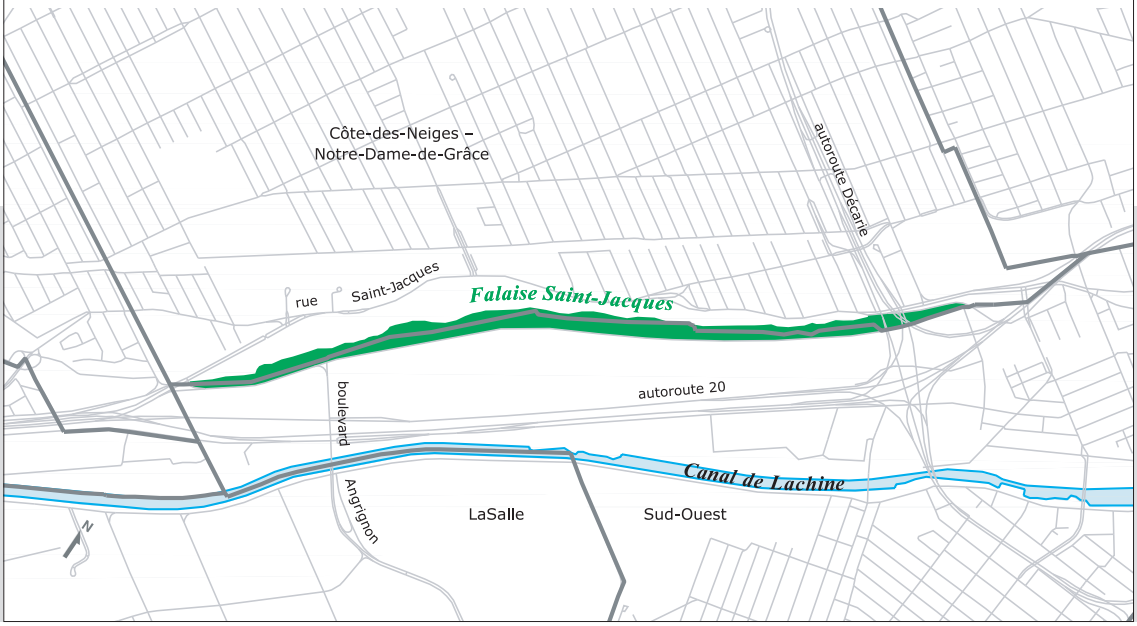


**La falaise Saint-Jacques**

Située à la limite des arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-Ouest, la falaise Saint-Jacques est une zone de forte pente où aucune construction ni aucun ouvrage ne sont permis.

Pour contrer l'érosion de la falaise, la Ville assurera le maintien du couvert végétal existant. La falaise Saint-Jacques constitue l'un des 10 écoterritoires établis dans le cadre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville (voir objectif 16).

ILLUSTRATION 2.7.5 LA FALAISE SAINT-JACQUES



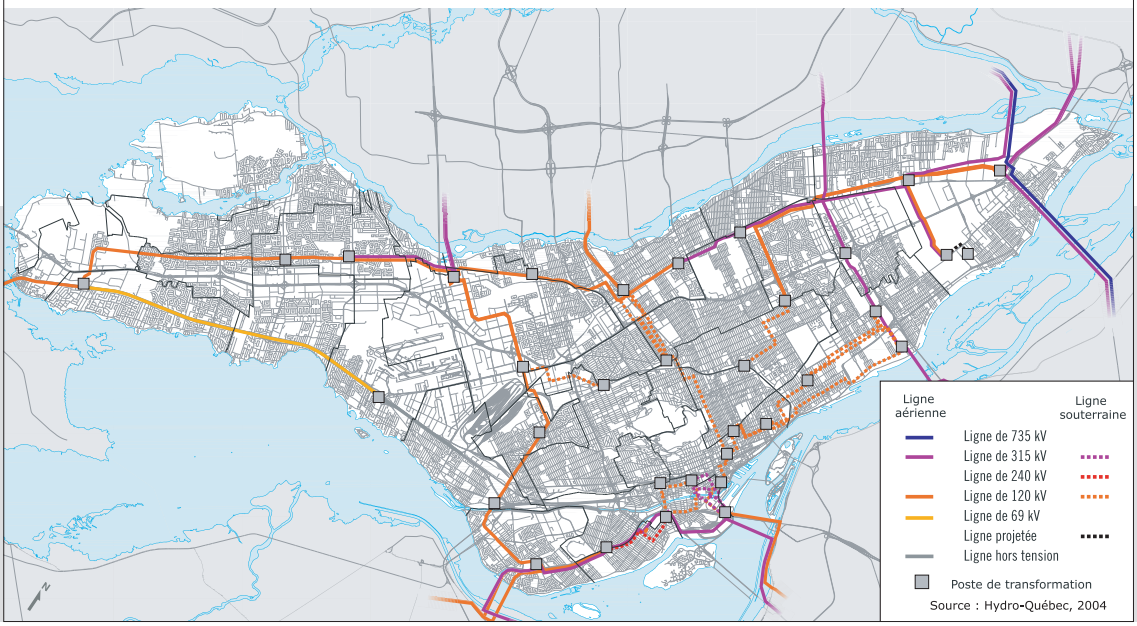


**Les lignes aériennes de transport d'énergie électrique**

Les lignes aériennes de transport d'énergie électrique sont une contrainte à l'occupation du sol. Dans toutes les emprises de ces lignes aériennes, actives ou hors tension, la présence de bâtiments ou de piscines est interdite. De façon générale, les emprises de lignes de 735 kV et moins peuvent être utilisées pour le jardinage et l'horticulture. Certains usages récréatifs, notamment l'aménagement de pistes cyclables ou de sentiers piétonniers peuvent être envisagés avec l'approbation d'Hydro-Québec. Cependant, aucune aire de stationnement ne peut être aménagée dans l'emprise d'une ligne de 735 kV.

Par ailleurs, dans une perspective de mise en valeur du territoire, la Ville évaluera, en collaboration avec Hydro-Québec, la possibilité d'enfouir certaines lignes de transport d'énergie électrique, à l'instar de certaines lignes dans la partie centrale de l'île. Cette mesure serait retenue particulièrement dans les milieux plus densément construits ou à densifier.

ILLUSTRATION 2.7.6 LES LIGNES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE



# 3.

## la mise en œuvre du Plan d'urbanisme

# 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 conforme la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements, notamment quant à l'affectation du sol et à la 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.

# 3.1 Les paramètres réglementaires







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 vise 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. Dans les 12 mois suivant l'adoption du Plan d'urbanisme, les arrondissements doivent adopter des règlements de concordance de manière à traduire 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 :

- 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;
- 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;
- soutenir la diversité des activités dans le Centre des affaires et y concentrer la plus forte densité de construction de Montréal;
- 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;
- 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;
- 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 la cohérence du développement de la ville. Pour ce faire, il traduit certains objectifs et paramètres sous forme de règles et de critères auxquels se conforme la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

# 3.1.1

## l'affectation du sol



Découlant 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. Inclusives, 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 précise 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 neuf catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les cinq 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 d'adoption particulière. Ce besoin répond à la préoccupation 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, le Plan d'urbanisme prévoit aussi régir les impacts urbanistiques et architecturaux pouvant être générés au-delà des limites d'un arrondissement, par exemple dans le cas de la construction de bâtiments d'une hauteur supérieure aux constructions environnantes ou encore dans le contexte du voisinage d'un secteur à caractère industriel et d'un secteur résidentiel. Le document complémentaire définit, à cette fin, un encadrement qui assure la compatibilité des dispositions d'urbanisme et la prise en compte des impacts des projets aux limites des arrondissements (voir partie III). Une telle mesure sous-tend 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 |
|---|---|---|
| Secteur résidentiel<br>Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation. | ■ Logements<br>■ Commerces<br>■ Équipements collectifs ou institutionnels | La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.<br>Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, 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, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.<br>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme. |
| Secteur mixte<br>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. | ■ Logements<br>■ Commerces<br>■ Immeubles à bureaux<br>■ Immeubles commerciaux<br>■ Immeubles comportant de l'industrie légère<br>■ Équipements collectifs ou institutionnels | La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives. |
| Secteur d'emplois<br>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. | ■ Immeubles industriels<br>■ Immeubles à bureaux<br>■ Immeubles commerciaux<br>■ Équipements collectifs ou institutionnels | La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4).<br>La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures. |
| Secteur rural<br>Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles. | ■ Logements<br>■ Agriculture et activités industrielles complémentaires<br>■ Équipements collectifs ou institutionnels | |
| Grand équipement institutionnel<br>Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise. | ■ Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture)<br>■ Équipements collectifs ou institutionnels<br>■ Commerces et logements complémentaires | |

## Catégories d'affectation du sol

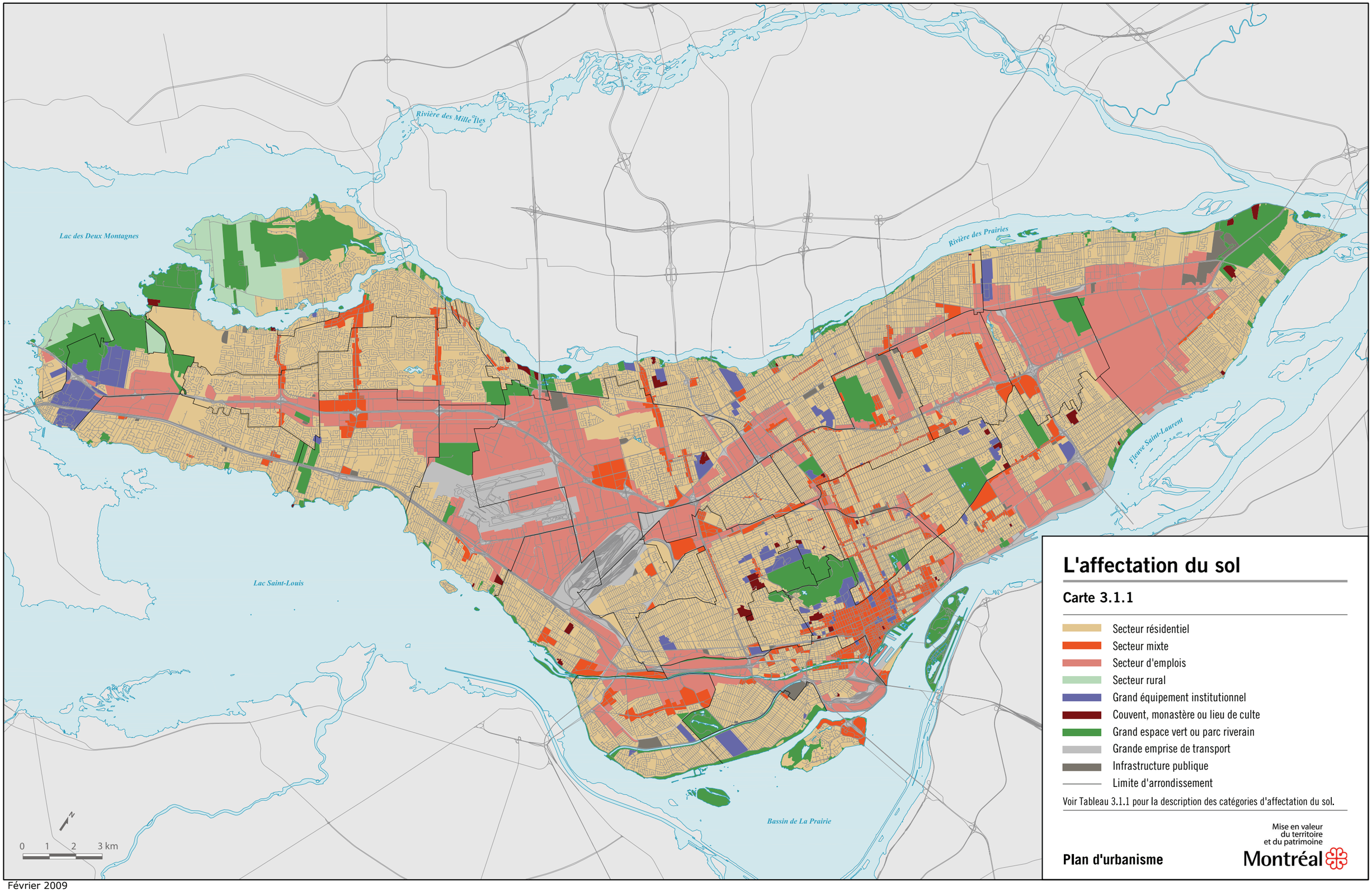
| Catégorie et description | Composantes | Notes |
|---|---|---|
| Couvent, monastère ou lieu de culte<br>Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte. | ■ Immeubles voués aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence<br>■ Lieux de culte<br>■ Équipements collectifs ou institutionnels<br>■ Commerces et logements complémentaires | Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la Partie II. |
| Grand espace vert ou parc riverain<br>Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières. | ■ Parcs métropolitains et grands parcs urbains<br>■ Parcs-nature<br>■ Lieux publics<br>■ Réserves naturelles<br>■ Berges et îles publiques<br>■ Grands cimetières<br>■ Golfs<br>■ Commerces, installations et équipements collectifs complémentaires | 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.<br>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme. |
| Grande emprise de transport<br>Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises. | ■ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs<br>■ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires<br>■ Usages et infrastructures complémentaires | La réglementation assure 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. |
| Infrastructure publique<br>Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics. | ■ Postes de transformation électrique, cours de voirie et de matériel, usines de traitement des eaux, usines d'épuration, 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, les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel sont autorisés dans toutes les catégories.

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 existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.




# L'affectation du sol

## Carte 3.1.1

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Grand espace vert ou parc riverain
- 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**

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

Février 2009

# 3.1.2

## la densité de construction

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 efficiente 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 17 couleurs qui intègrent les différents paramètres de densité. Les 27 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;
- le coefficient d'occupation du sol, notamment dans les secteurs à transformer ou à construire.





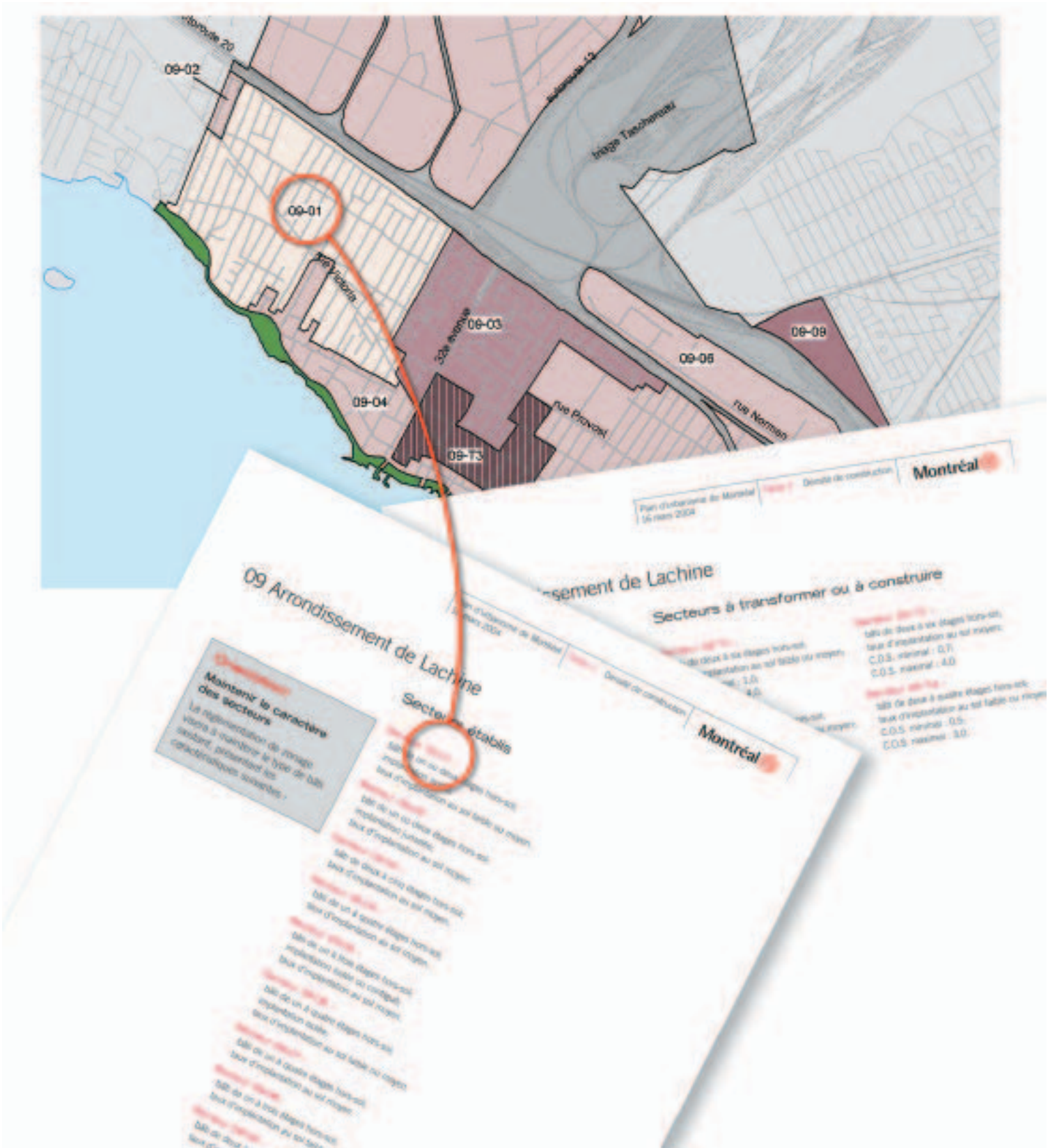


Les principes d'application des différents paramètres de densité de construction sont les suivants :

- la délimitation des aires sur les extraits de la carte « la densité de construction » présentées à la partie II du Plan d'urbanisme doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme;
- les aires de densité de construction et les dispositions réglementaires afférentes sont précisées dans la réglementation d'urbanisme en fonction de la typologie du bâti et des caractéristiques des lieux, notamment en respectant le caractère homogène d'un tronçon de rue ou d'un ensemble d'îlots ou encore le caractère dominant de certains axes majeurs;
- la réglementation d'urbanisme prescrit des limites de hauteur en nombre d'étages ou en mètres, ou les deux, selon la vocation et le caractère du milieu;
- la réglementation peut définir une hauteur minimale en mètres équivalant à la hauteur prescrite en étages là où l'affectation du sol est « secteur d'emplois », « secteur mixte », « grand équipement institutionnel » ou « couvent, monastère ou lieu de culte »;
- la densité de construction est exprimée par le coefficient d'occupation du sol qui correspond au rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et l'aire du terrain sur lequel il est érigé;
- les éléments suivants sont exclus du calcul de la densité de construction d'un projet :
  - les espaces utilisés à des fins mécaniques et les espaces d'entreposage en sous-sol;
  - la superficie de plancher occupée par des stationnements en sous-sol ou en demi-sous-sol;
  - la superficie de plancher des commerces directement accessibles de la rue Sainte-Catherine, entre les avenues Atwater et Papineau;
  - la superficie de plancher occupée par un aménagement visant à ajouter au confort des usagers d'un immeuble déjà construit à la suite de l'analyse de chaque cas;
  - un équipement culturel, sous certaines conditions, portant notamment sur le type d'équipement et sa pérennité, dans le Quartier des spectacles;
  - l'étage de transfert structural d'un projet de construction surplombant une structure du métro ou une autoroute souterraine, dans l'arrondissement de Ville-Marie.

## Extrait de la carte de la densité de construction

La partie 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.



Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

# La densité de construction

## Carte 3.1.2

Densité

Forte

Faible

Non applicable

Grand espace vert ou parc riverain

Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Avril 2009

# 3.2 La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes

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.



- 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.
- 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 l'aménagement d'un boulevard urbain dans le corridor 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, permettront 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 axe routier urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 (entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40).
- 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 structurants d'immobilisations visent à améliorer l'environnement urbain et la qualité de vie des Montréalais, notamment **la protection et la mise en valeur des 10 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. 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 dans 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 17). 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 la forme que les activités 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.







# 3.3 Les partenaires de la mise en œuvre

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. Celle-ci a déjà mené des exercices de planification concertée avec 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.

### LA PLANIFICATION CONCERTÉE AVEC LES INSTITUTIONS

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 afin de déterminer les enjeux d'aménagement. Cette démarche peut se conclure par l'adoption de règlements (règlement de zonage, règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, procédure de projet particulier) et, le cas échéant, par une entente de développement portant sur les aspects non réglementaires (principes et orientations de développement, études, projets conjoints, engagements divers, etc.).



## 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, par exemple en matière d'habitation ou de développement économique.

## Les associations et les 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 les 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 publique d'information et de discussion, 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 MONTRÉALAISE 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 55e 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).

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 prévue 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.



# 4.

# la planification détaillée

# 4
# La planification détaillée

Certaines portions du territoire de la ville présentent une problématique urbanistique complexe qui ne pouvait être traitée à fond avant l'adoption du Plan d'urbanisme. Pour l'ensemble de ces secteurs, la Ville entend mener à terme une planification détaillée dans les trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme, selon une approche intégrée adaptée à la spécificité de chaque cas. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

Les secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise sont identifiés à l'illustration 4.1. Ils présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Il s'agit dans plusieurs cas de secteurs à transformer ou à construire. D'autres, au contraire, comme le mont Royal, doivent faire l'objet de mesures qui viseront essentiellement leur conservation et leur mise en valeur.

Par ailleurs, les chapitres spécifiques à chaque arrondissement qui seront intégrés à la partie II du Plan pourront prévoir la planification détaillée d'autres secteurs présentant essentiellement des enjeux locaux.

Les démarches de planification détaillée miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : les arrondissements, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du Plan d'urbanisme qui permet d'apporter plus de précision à la planification de certains secteurs. L'adoption d'un PPU par le conseil municipal constitue une modification au Plan et est précédée d'un processus de consultation publique.

Un PPU porte sur une partie spécifique du territoire de la municipalité et peut comprendre :

- l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
- le tracé projeté et le type des voies de circulation;
- les équipements communautaires projetés;
- les règles de zonage, de lotissement et de construction;
- l'identification des travaux prévus et, le cas échéant, des propriétés à acquérir par la Ville;
- la séquence de construction et la durée approximative des travaux;
- les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

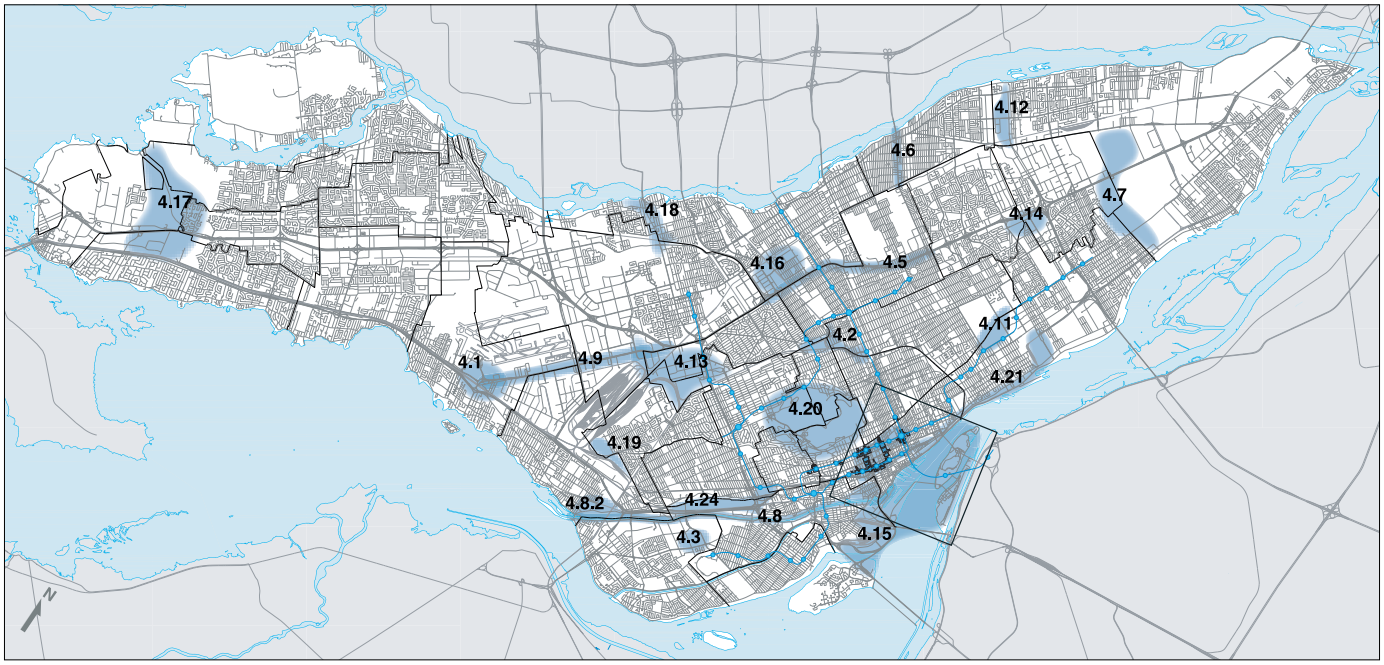
Selon les besoins, la planification détaillée pourra mener à :

- l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- l'adoption par le conseil municipal ou par un conseil d'arrondissement d'un plan de mise en valeur ou d'un plan d'action;
- la modification de la réglementation d'urbanisme par les arrondissements concernés;
- la mise en place de programmes appropriés;
- la réalisation d'immobilisations par la Ville, ou en collaboration avec les gouvernements du Québec ou du Canada;
- la réalisation d'un projet en partenariat avec un ou plusieurs organismes privés, publics ou associatifs.

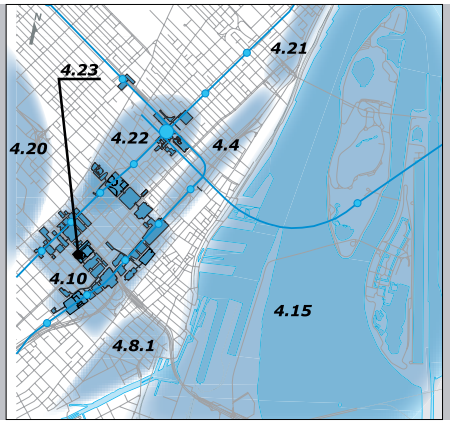
Afin de lancer et d'encadrer le processus de planification détaillée qui sera réalisé à la suite de l'adoption du Plan, les pages qui suivent présentent pour chacun des secteurs de planification détaillée :

- des orientations générales;
- un court énoncé de problématique;
- des balises d'aménagement.

## LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE




4.1 Abords de l'aéroport
4.2 Abords des voies du CP
4.3 Angrignon
4.4 Autoroute Ville-Marie
4.5 Boulevard Crémazie
4.6 Boulevard Pie-IX
4.7 Bourget-Forget
4.8 Canal de Lachine
4.8.1 Griffintown
4.8.2 Lachine Est
4.9 Chemin De La Côte-de-Liesse
4.10 Centre des affaires
4.11 Complexe et Village olympiques
4.12 Corridor Louis-H.-La Fontaine
4.13 Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest
4.14 Galeries-d'Anjou – Jean-Talon Est
4.15 Havre de Montréal
4.16 L'Acadie – Chabanel
4.17 L'Anse-à-l'Orme
4.18 Laurentien – Lachapelle
4.19 Meadowbrook
4.20 Mont Royal
4.21 Notre-Dame Est
4.22 Quartier des spectacles
4.23 Réseau piéton intérieur
4.24 Sites Glen et Turcot



# 4.1
# Abords de l'aéroport

## Orientations générales

- Faire des abords de l'aéroport la porte d'entrée internationale prestigieuse de Montréal
- Intensifier les activités d'emplois dans le secteur
- Améliorer l'accessibilité au secteur



## Problématique

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de la métropole. Or, ses abords présentent une forme urbaine déstructurée marquée par un encadrement déficient des voies publiques où se multiplient les vastes stationnements, les usages indésirables et les édifices de faible qualité architecturale. Il importe d'y développer une entrée de ville projetant une image de prestige.

L'expansion et la réorganisation des activités aéroportuaires joueront un rôle stratégique dans la dynamisation de la structure d'emplois du secteur en y attirant des entreprises associées à la grappe industrielle aéroportuaire ainsi que des services complémentaires. L'aéroport a déjà amorcé la vague de transformations inscrites à son Plan directeur avec, dans un premier temps, l'agrandissement et la réorganisation des terminaux de passagers.

Par ailleurs, des secteurs propices à une requalification se retrouvent de part et d'autre de l'autoroute De La Côte-de-Liesse (A-520). Le plus important d'entre eux est délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly. La disponibilité de ces grands espaces jumelée à la proximité d'importantes infrastructures routières et ferroviaires constituent des atouts appréciables. De plus, les abords du chemin De La Côte-de-Liesse font également l'objet d'une planification détaillée (voir section 4.9).

La mise en valeur du territoire exige une réflexion en matière de circulation et d'accessibilité. Le niveau élevé de saturation du réseau routier, le nombre d'accidents, les problèmes d'orientation spatiale, les déficiences sur le plan des liens en transport collectif entre l'aéroport et le Centre de Montréal composent une problématique complexe qui nécessitera des solutions intégrées. Le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec la Ville de Montréal, étudie d'ailleurs le réaménagement de l'échangeur Dorval qui comprend également le rond-point.

Le bâtiment de l'aérogare, en raison de sa qualité architecturale, mérite une attention particulière au chapitre de sa protection et de sa mise en valeur.

## Balises d'aménagement

1 Concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.

2 Soutenir la requalification du secteur d'emplois délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly en profitant des réaménagements prévus à l'échangeur Dorval, notamment par la reconfiguration de certains îlots, et ce, de manière à favoriser la venue de nouvelles activités économiques.

3 Mettre en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés, notamment les stationnements, en intensifiant les activités et en construisant des bâtiments de grande qualité architecturale dont la densité serait en correspondance avec le rôle souhaité pour le secteur.

4 Réaménager l'échangeur et le rond-point Dorval afin d'augmenter la fluidité et de faciliter l'orientation spatiale tout en minimisant les débordements vers le réseau local.

5 Implanter une navette ferroviaire rapide reliant l'aéroport à la Gare centrale.

6 Contrôler les impacts engendrés par les activités de fret aérien, notamment celles relatives au camionnage.

7 Protéger et mettre en valeur les qualités architecturales du bâtiment principal de l'aérogare.

# 4.2 Abords des voies du CP

## Orientations générales

- Consolider et diversifier les activités d'emplois et, à certains endroits, envisager une requalification à des fins résidentielles
- Confirmer les activités ferroviaires des voies du Canadien Pacifique et améliorer l'accessibilité aux différentes parties du secteur
- Intensifier et diversifier les activités aux abords des stations de métro



## Problématique

Les abords des voies du CP présentent un visage très hétérogène. Au cours des 20 dernières années, les activités industrielles y ont subi un déclin et certaines parties du secteur ont ainsi connu une conversion graduelle à des fins résidentielles, commerciales ou institutionnelles. En plus de générer des nuisances, la présence d'une importante voie ferrée confère au secteur une visibilité restreinte ainsi qu'une accessibilité plutôt limitée. Cependant, il offre un important potentiel de réutilisation et de mise en valeur, compte tenu notamment de sa situation centrale et de la disponibilité de terrains et de bâtiments. Un exemple éloquent est le triage Outremont qui offre un excellent potentiel de réutilisation à des fins résidentielles.

L'ensemble du secteur présente un problème important de cohabitation entre les activités industrielles et les milieux de vie. En effet, la présence de quais de chargement, d'aires d'entreposage et de stationnements extérieurs ainsi que l'absence d'aménagement paysager ne contribuent aucunement à l'intérêt visuel du secteur et créent ainsi des irritants permanents. Par ailleurs, la dimension variée des lots, la diversité des implantations et la multiplicité des volumétries des bâtiments complexifient l'éventuelle requalification du secteur.

La présence de la voie ferrée ne facilite certes pas les déplacements locaux de part et d'autre de ce corridor de transport. En plus de constituer un milieu hostile aux piétons et aux cyclistes, les tunnels et les viaducs routiers contribuent à une concentration forcée de la circulation des automobiles et des véhicules lourds sur certaines artères ou rues locales. De plus, la voie cyclable de la Route verte, située aux abords de l'axe ferroviaire, se termine abruptement dans le secteur, alors qu'elle pourrait se prolonger jusqu'à la rivière des Prairies.

Fort heureusement, le secteur est desservi par de nombreuses stations de métro. Leurs abords devraient être mis à profit dans le cadre d'une éventuelle requalification de certaines parties du secteur. Le terminus d'autobus de l'arrondissement de Mont-Royal pourrait d'ailleurs être déménagé aux abords de la station de métro Acadie où une intensification et une diversification des activités sont prévues. De plus, l'implantation possible d'un système léger sur rail dans l'axe de l'avenue Du Parc faciliterait la requalification de cette partie du secteur.

## Balises d'aménagement

1 Requalifier les abords du corridor ferroviaire par l'implantation d'activités compatibles avec celui-ci.

2 Favoriser la préservation d'anciens édifices industriels offrant une possibilité de recyclage.

3 Favoriser la construction résidentielle sur certaines parties du secteur, notamment sur le triage Outremont, en continuité avec le milieu bâti existant et en prévoyant l'aménagement d'une zone tampon adéquate avec le corridor ferroviaire.

4 Revoir la grille de rues et l'aménagement de certaines parties du secteur en fonction des usages envisagés.

5 Atténuer les nuisances générées par les activités ferroviaires sur les milieux de vie adjacents par l'application de mesures d'atténuation.

6 Envisager le déménagement des entreprises générant des nuisances majeures dans les milieux de vie, notamment lorsque les mesures d'atténuation apparaissent insuffisantes.

7 Élaborer un plan de circulation dans le but d'améliorer l'accessibilité au secteur et de favoriser, notamment, les déplacements piétonniers nord-sud.

8 Revoir l'aménagement du domaine public (rues, trottoirs, éclairage) afin de répondre adéquatement aux besoins inhérents des diverses fonctions.

9 Renforcer la vocation cyclable de l'axe ferroviaire, notamment en complétant la voie cyclable de la Route verte.

10 Soutenir, par des outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro (Outremont, Acadie, Rosemont, Parc et De Castelnau).

11 Étudier la possibilité de déménager le terminus d'autobus du centre de l'arrondissement de Mont-Royal vers les abords de la station de métro Acadie.

12 Planifier le réaménagement des abords de l'avenue Du Parc en fonction de l'implantation d'un système léger sur rail.

# 4.3 Angrignon

## Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste



## Problématique

Bénéficiant de la présence d'activités commerciales, industrielles et résidentielles, le secteur Angrignon constitue l'un des principaux centres d'activités du sud-ouest de Montréal. Les terrains vacants ou sous-utilisés ainsi que la présence du parc et de la station de métro procurent au secteur un fort potentiel d'intensification et de diversification des activités.

Afin d'améliorer l'offre en transport collectif, reposant actuellement sur le métro et sur la voie réservée aux autobus du boulevard Newman, la Ville envisage la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif à partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine. L'ajout éventuel d'une telle composante au réseau de transport collectif milite en faveur d'un développement urbain plus intense.

Le boulevard Angrignon constitue l'une des principales voies d'accès au secteur. Cependant, l'augmentation constante des activités et la requalification éventuelle du site Turcot pourraient engendrer des problèmes de circulation importants, particulièrement sur l'échangeur Angrignon. La Ville de Montréal, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, envisage réaménager l'échangeur Angrignon afin de faciliter l'accès au secteur.

Malgré la présence de la station de métro Angrignon, l'aménagement du domaine public et du domaine privé ainsi que l'implantation des constructions sont actuellement conçus en fonction de l'utilisation de l'automobile. La largeur des boulevards Newman et Angrignon ainsi que la faible présence de végétation produisent un environnement peu convivial pour les piétons et les cyclistes. Les bâtiments commerciaux, orientés vers les aires de stationnement extérieures plutôt que vers la rue, contribuent aussi à décourager les déplacements à pied.

Le parc Angrignon, véritable poumon vert, est présentement coupé du secteur par des stationnements, le terminus d'autobus et les infrastructures d'arrière-gare de la station de métro Angrignon. La proximité de ce grand parc urbain constitue pourtant un facteur attractif important.

## Balises d'aménagement

1 Mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés en privilégiant notamment la construction de stationnements intérieurs.

2 Assurer l'intégration urbaine de l'éventuel corridor de transport collectif à partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine.

3 Améliorer l'accès routier au secteur à partir de l'échangeur Angrignon en tenant compte de la requalification éventuelle du site Turcot.

4 Améliorer l'image générale du secteur en favorisant une production architecturale de qualité, un meilleur encadrement de la rue et des aires de stationnement bien aménagées.

5 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public, entre autres le long du boulevard Newman et aux abords du centre commercial Carrefour Angrignon, de manière à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.

6 Maximiser l'accessibilité et la visibilité du parc Angrignon.

# 4.4
# Autoroute Ville-Marie

## Orientations générales

- Optimiser le développement du secteur afin de rétablir les liens entre le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste



## Problématique

Construite au cours des années 1970 pour assurer une desserte rapide et efficace au Centre, l'autoroute Ville-Marie traverse un secteur hautement stratégique bordé par le Quartier international, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, le faubourg Saint-Laurent et le faubourg Québec. L'aménagement en tranchée d'une portion de l'autoroute occasionne une rupture dans le cadre bâti et dans le tracé de plusieurs rues nord-sud entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet. À cet égard, les aménagements du Quartier international, qui ont permis de mettre en valeur l'un des secteurs les plus déstructurés du Centre, offrent un exemple éloquent des retombées positives générées par le recouvrement d'une portion de la même autoroute.

Le square Viger assure la continuité des rues et de la trame urbaine. Toutefois, son aménagement, entièrement fermé sur lui-même, en fait un lieu souvent perçu comme peu sécuritaire. De plus, son encadrement par l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine, qui font office de voies de service à fort débit de circulation, le rend difficile d'accès et diminue son attrait.

Le secteur offre ainsi un environnement peu convivial où l'on retrouve plus de six hectares de terrains vacants dont le développement est vital pour l'image et la cohésion du Centre. Cet environnement contraint, entre autres, les piétons à se déplacer dans des conditions souvent inconfortables. Le tunnel peu attrayant aménagé pour relier la station de métro Champ-de-Mars à la rue Saint-Antoine en offre un bon exemple. L'aménagement d'une bande cyclable bidirectionnelle à même le trottoir ouest de la rue Berri contribue d'ailleurs à cet inconfort. En outre, cette bande cyclable n'assure pas une visibilité adéquate des cyclistes depuis l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine.

## Balises d'aménagement

1 Viser le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet, et le développement immobilier de cet espace ainsi que des sites adjacents.

2 Rétablir la continuité de certaines rues nord-sud, entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine.

3 Poursuivre la mise en valeur du Quartier international, de la Cité administrative, du faubourg Saint-Laurent et du faubourg Québec.

4 Réaménager le square Viger afin d'améliorer sa relation avec le milieu avoisinant et d'accroître sa visibilité depuis les rues adjacentes.

5 Réaménager l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine pour offrir davantage de confort aux piétons (encadrement, aménagement, sécurité).

6 Éliminer le tunnel piéton entre la station de métro Champ-de-Mars et la rue Saint-Antoine.

7 Revoir la configuration de la piste cyclable de la rue Berri de manière à accroître la sécurité pour ses usagers.

# 4.5 Boulevard Crémazie

## Orientations générales

- Atténuer les nuisances causées par l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Crémazie afin d'assurer la qualité des milieux de vie
- Intensifier et diversifier les activités d'emplois
- Améliorer l'image générale du boulevard Crémazie et accroître la place du piéton et du cycliste

## Problématique

Le boulevard Crémazie sert principalement de voie de service à l'autoroute Métropolitaine. Celle-ci, malgré sa surélévation, crée une coupure entre les parties sud et nord du boulevard en raison de sa structure imposante. Pourtant, la qualité des milieux de vie limitrophes ne semble pas avoir été affectée depuis son implantation il y a un demi-siècle. Toutefois, il apparaît primordial de protéger ces milieux et d'atténuer les nuisances causées par l'intense circulation. Le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec la Ville de Montréal, procédera d'ailleurs à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine, contribuant ainsi à améliorer l'intégration de cette infrastructure à son milieu environnant.

Certaines sections spécifiques du boulevard Crémazie sont propices à une intensification et à une diversification des activités d'emplois. Notons, par exemple, l'intersection des boulevards Crémazie et Saint-Laurent, où les densités et les usages présents ne mettent pas à profit le plein potentiel des terrains situés à proximité de la station de métro.

L'aménagement du domaine public est présentement axé sur les déplacements motorisés. Le bruit ambiant, l'étroitesse des trottoirs et la faible présence de végétation rendent les lieux peu agréables pour les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif. La structure imposante de l'autoroute empêche une lecture adéquate de l'espace et les rues continues nord-sud auraient avantage à être mieux identifiées afin de faciliter la traversée du boulevard Crémazie. De plus, les espaces situés sous la structure autoroutière sont mal éclairés et sous-utilisés, créant ainsi un espace peu convivial pour les piétons et les cyclistes.



## Balises d'aménagement

1 Assurer le maintien des milieux de vie établis, notamment en y limitant la densité de construction et la hauteur des immeubles.

2 Atténuer, dans les milieux de vie, les nuisances liées à l'autoroute Métropolitaine et au boulevard Crémazie.

3 Favoriser l'implantation d'activités économiques sur certains sites propices à une intensification des activités en prévoyant des gabarits adéquats.

4 Aménager le domaine public en fonction des piétons et des cyclistes par des actions telles que la plantation d'arbres, l'élargissement des trottoirs, la mise en place de mobilier urbain et l'élimination des panneaux-réclames.

5 Évaluer les possibilités d'utilisation des espaces situés sous la structure autoroutière.



# 4.6
# Boulevard Pie-IX

## Orientations générales

- Mettre en valeur le boulevard Pie-IX comme entrée de ville
- Améliorer la qualité des milieux de vie
- Intensifier et diversifier les activités sur les sites sous-utilisés
- Accroître la place du piéton et du cycliste
- Améliorer la desserte en transport collectif



## Problématique

Le boulevard Pie-IX constitue une entrée de ville majeure depuis Laval et la Rive-Nord. La circulation dense et la vitesse élevée engendrent des impacts considérables sur les secteurs limitrophes. La construction d'un pont dans l'axe de l'autoroute 25 contribuerait à la réduction de la circulation de transit sur le boulevard Pie-IX.

Le boulevard est bordé de secteurs commerciaux et résidentiels largement sous-utilisés et mal intégrés au gabarit de l'artère. Au nord de la rue Monselet, les immeubles résidentiels de deux ou trois étages bordent directement le boulevard avec un recul très faible. Au sud, la présence de nombreux stationnements, la disparité architecturale, le manque de verdure et le peu de soin accordé à l'aménagement du domaine public donnent une image négative à cette entrée de ville. En plus d'optimiser l'occupation du sol, l'intensification et la diversification des activités le long du boulevard Pie-IX amélioreraient l'encadrement de cet important axe de transport.

L'aménagement actuel du boulevard est inapproprié et parfois dangereux pour les piétons et les cyclistes. D'ailleurs, la présence d'un échangeur routier avec le boulevard Henri-Bourassa Est confirme la primauté accordée à la circulation automobile. En plus de décourager les déplacements à pied, l'échangeur occupe une superficie offrant un important potentiel de construction de moyenne densité.

L'offre en transport collectif sur le boulevard est également à améliorer à cause de la forte densité de population et de l'absence de liens rapides vers d'autres secteurs de la ville. En plus de l'instauration possible d'une nouvelle ligne de train de banlieue dans la partie sud du secteur, la Société de transport de Montréal identifie le boulevard Pie-IX comme un axe de transport présentant des possibilités de migration vers des modes à capacité intermédiaire tels que des autobus articulés, des tramways modernes et des systèmes légers sur rail.

Le boulevard Gouin Est est l'un des tronçons du parcours riverain de Montréal. Ses éléments les plus caractéristiques méritent d'être mis en valeur, comme les bâtiments d'intérêt patrimonial et les nombreuses percées visuelles sur la rivière des Prairies.

## Balises d'aménagement

1 Améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes au boulevard Pie-IX en atténuant les nuisances causées par la circulation lourde et rapide et par les activités industrielles situées entre la rue Forest et le boulevard Des Grandes-Prairies.

2 Densifier le bâti résidentiel entre la rue Monselet et le boulevard Henri-Bourassa Est.

3 Favoriser l'intensification et la diversification des activités au sud de la rue Monselet.

4 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur le boulevard Pie-IX et y assurer une architecture de qualité.

5 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public du boulevard Pie-IX en favorisant notamment la plantation d'arbres, la construction du bâti commercial rapproché de la rue et l'installation d'un mobilier urbain de qualité aux endroits appropriés.

6 Réglementer l'affichage commercial et l'implantation des panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel.

7 Rendre l'échangeur des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est plus sécuritaire et convivial pour les piétons.

8 Confirmer le rôle stratégique du boulevard Pie-IX comme axe de transport collectif et étudier la possibilité d'y implanter un mode de transport à capacité intermédiaire.

9 Protéger et mettre en valeur les éléments du parcours riverain.

# 4.7 Bourget-Forget

## Orientations générales

- Mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés à des fins résidentielles et d'emplois
- Améliorer l'accessibilité au secteur, tant pour le transport des marchandises que pour les déplacements en automobile, en transport collectif, à pied et à vélo



## Problématique

Situé aux limites des arrondissements d'Anjou, de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, le secteur est caractérisé par de vastes terrains vacants à vocation principalement industrielle. Ces terrains représentent une superficie de l'ordre de 180 hectares, à laquelle s'ajoute le site de la carrière Lafarge, toujours en exploitation. Considérant les usages antérieurs associés à ces terrains, des risques de contamination pourraient conditionner le type de développement et les usages dans certaines parties du secteur. De même, il est nécessaire d'assurer la compatibilité de la vocation du site avec le milieu de vie avoisinant.

La mise en valeur du secteur nécessite l'amélioration des liens nord-sud. À cet égard, le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget, entre le boulevard Henri-Bourassa Est et la rue Notre-Dame Est, incluant le réaménagement de l'échangeur dans l'axe de l'autoroute 40, permettrait d'améliorer l'accessibilité au secteur et de répondre aux besoins de transport à la fois des personnes et des marchandises. Des études devront toutefois être réalisées afin de déterminer le tracé exact à privilégier.

La desserte du secteur en transport collectif est actuellement limitée par la faible occupation du sol et la discontinuité du réseau routier. À cet égard, la Ville envisage la mise en place d'un corridor de transport collectif est-ouest à partir de la future station de métro située à l'angle du boulevard Des Galeries-d'Anjou et de la rue Bélanger vers la future avenue Bourget. Un corridor nord-sud de transport collectif le long du boulevard Rodolphe-Forget est également envisagé en vue d'assurer un meilleur maillage du réseau et l'amélioration de la desserte de l'est du territoire montréalais.

Le parc-nature situé entre le golf d'Anjou et le boulevard Henri-Bourassa Est représente une intéressante possibilité de mise en valeur du milieu naturel. Présentement non aménagé et difficilement accessible, ce lieu permettra éventuellement la pratique d'activités extensives.

## Balises d'aménagement

1 Évaluer la consolidation du développement résidentiel situé dans la partie sud-ouest du secteur en préconisant des mesures appropriées d'atténuation des nuisances.

2 Assurer une occupation plus intensive du secteur et la compatibilité des usages projetés en regard du milieu de vie avoisinant.

3 Assurer, par des infrastructures adéquates, l'accessibilité aux terrains à mettre en valeur, entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Henri-Bourassa Est, tout en limitant les impacts de la circulation de transit dans les milieux de vie existants et projetés.

4 Prévoir l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif de même que des aménagements sécuritaires destinés aux cyclistes et aux piétons.

5 Aménager le parc-nature d'Anjou pour la pratique d'activités extensives et assurer son accessibilité, notamment en transport collectif et à vélo.

# 4.8
# Canal de Lachine

Grâce à son caractère structurant, son potentiel récréotouristique indéniable et son patrimoine industriel unique, le canal de Lachine revêt une importance stratégique majeure pour le développement urbain de Montréal. Ainsi, la poursuite de la participation soutenue du gouvernement du Canada ainsi que l'apport du gouvernement du Québec sont essentiels afin d'assurer la mise en valeur adéquate du secteur. Les démarches de planification et de mise en œuvre devront également se faire avec les nombreux intervenants du milieu dont les partenaires du secteur privé et communautaire et les résidents. De plus, le grand potentiel associé aux extrémités du canal justifie l'élaboration de deux autres planifications détaillées, « 4.8.1 Griffintown » et « 4.8.2 Lachine Est », afin de traiter plus spécifiquement les enjeux d'aménagement particuliers qu'on y trouve.

## Orientations générales

- Faire des abords du canal de Lachine un lieu d'une grande qualité en intensifiant et diversifiant les activités et en renforçant son caractère d'ensemble
- Améliorer l'accessibilité au secteur et la continuité spatiale des sites adjacents au canal
- Améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes
- Renforcer la vocation récréotouristique du secteur et protéger son patrimoine bâti et archéologique



## Problématique

Berceau de l'industrialisation au Canada, le canal de Lachine relie le Vieux-Port au lac Saint-Louis. Inauguré en 1825, il contribue grandement au développement industriel du sud-ouest de la ville, où de nombreux quartiers ouvriers s'établissent.

À la suite de la fermeture du canal à la navigation en 1970, de nombreuses interventions sont réalisées afin de mettre en valeur le secteur. En 1978, Parcs Canada fait du canal de Lachine un lieu historique national et procède à l'aménagement d'un parc linéaire le long des berges. Entre 1997 et 2002, plus de 100 millions de dollars sont investis par les administrations fédérale et municipales. Parmi les interventions effectuées, l'ensemble des écluses sont restaurées, le bassin Peel est recréé, des ponts sont construits, de nouvelles voies de circulation sont percées et plusieurs espaces verts et places publiques sont aménagés. En 2002, le canal rouvre ses portes à la navigation de plaisance. Le secteur privé investit également aux abords du canal, alors qu'un nombre croissant d'entreprises spécialisées dans la nouvelle économie s'établissent dans le secteur et que plusieurs projets résidentiels sont réalisés. Or, une réflexion approfondie est requise afin de poursuivre, en concertation avec les nombreux intervenants concernés, la mise en valeur de ce lieu profondément ancré dans l'identité montréalaise.

Plusieurs terrains et bâtiments situés en bordure ou à proximité du canal demeurent vacants ou sous-utilisés. À l'est de l'autoroute 15 ainsi que dans le secteur de planification détaillée de « Lachine Est », le fort taux d'inoccupation des immeubles industriels offre un excellent potentiel de conversion à des fins mixtes. Un exemple éloquent de ce potentiel est le site de Postes Canada, qui occupe près de 500 mètres en façade du canal à proximité des écluses Saint-Gabriel. Le secteur contient également des terrains vacants à vocation économique qui sont principalement situés entre le pont CP-Rockfield et l'autoroute 15. Plusieurs de ces terrains exigent cependant d'importants travaux de réhabilitation quant auxquels l'appui financier des gouvernements du Canada et du Québec est essentiel.



# 4.8
## Canal de Lachine
(suite)

Composante du parcours riverain de Montréal, le canal de Lachine nécessite des interventions afin de renforcer la cohérence de son paysage urbain et de son architecture tout en respectant la diversité des milieux traversés. Des interventions sont également requises quant à l'amélioration des percées visuelles et des accès vers l'eau.

L'implantation parallèle au canal des réseaux ferroviaire et autoroutier contribue à réduire l'accessibilité de certains sites, notamment ceux au nord de l'autoroute 20. Il importe d'améliorer leur accessibilité afin d'encourager leur mise en valeur. Par ailleurs, le projet de réaménagement de l'échangeur Turcot par le ministère des Transports du Québec offre l'occasion d'élargir la réflexion à cet effet.

Malgré le fait que plusieurs projets résidentiels aient été construits dans le secteur, une approche intégrée de revitalisation urbaine, établie en concertation avec les instances responsables, est souhaitable afin d'améliorer les conditions de vie des résidents. Des interventions sont nécessaires afin d'atténuer les nuisances causées notamment par la présence d'entreprises industrielles ainsi que par les réseaux autoroutier et ferroviaire.

Des travaux sont requis afin de parachever la mise en valeur des abords du canal de Lachine et de renforcer la vocation récréotouristique du secteur. Aussi, des interventions sont nécessaires afin d'assurer la cohabitation harmonieuse et la sécurité des nombreux usagers du parcours récréotouristique du canal de Lachine.

Enfin, les abords du canal de Lachine comprennent un patrimoine bâti et archéologique d'une grande valeur. On y trouve un nombre important de bâtiments industriels ainsi que d'équipements, telle la grue LaSalle-Coke, dont la préservation est fondamentale à la mise en valeur du secteur.



## Balises d'aménagement

1 Favoriser la mise en valeur à des fins mixtes (incluant notamment des logements, des bureaux et des commerces) des sites vacants ou sous-utilisés dans certaines portions du secteur, entre autres dans le secteur de planification de « Lachine Est » et à l'est de l'autoroute 15.

2 Maintenir et consolider les activités économiques dans certains endroits, notamment le secteur Cabot et entre le pont ferroviaire CP-Rockfield et l'autoroute 15.

3 Soutenir la réhabilitation des sites contaminés afin d'en faciliter leur mise en valeur.

4 Respecter le caractère du cadre bâti représentatif de chaque partie du secteur en favorisant une architecture et des interventions d'aménagement urbain de qualité et adaptées à leur milieu.

5 Améliorer l'accessibilité des sites enclavés et renforcer les liens entre les milieux situés de part et d'autre du canal.

6 Étudier la possibilité d'implanter un corridor de transport collectif à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine qui longerait le canal.

7 Intervenir de façon intensive et intégrée dans les milieux de vie à revitaliser en améliorant notamment la qualité des logements et l'interface avec les industries lourdes et le réseau autoroutier.

8 Encourager la relocalisation de certaines entreprises incompatibles avec leur milieu.

9 Compléter en partenariat avec Parcs Canada l'aménagement des abords du canal de Lachine (parcs, places publiques, sentiers piétonniers et voies cyclables) en portant une attention particulière au maintien de l'accès public du canal et à la mise en valeur des bassins.

10 Aménager le domaine public aux abords du canal de façon à faciliter les déplacements à pied, à vélo, en transport collectif et en automobile.

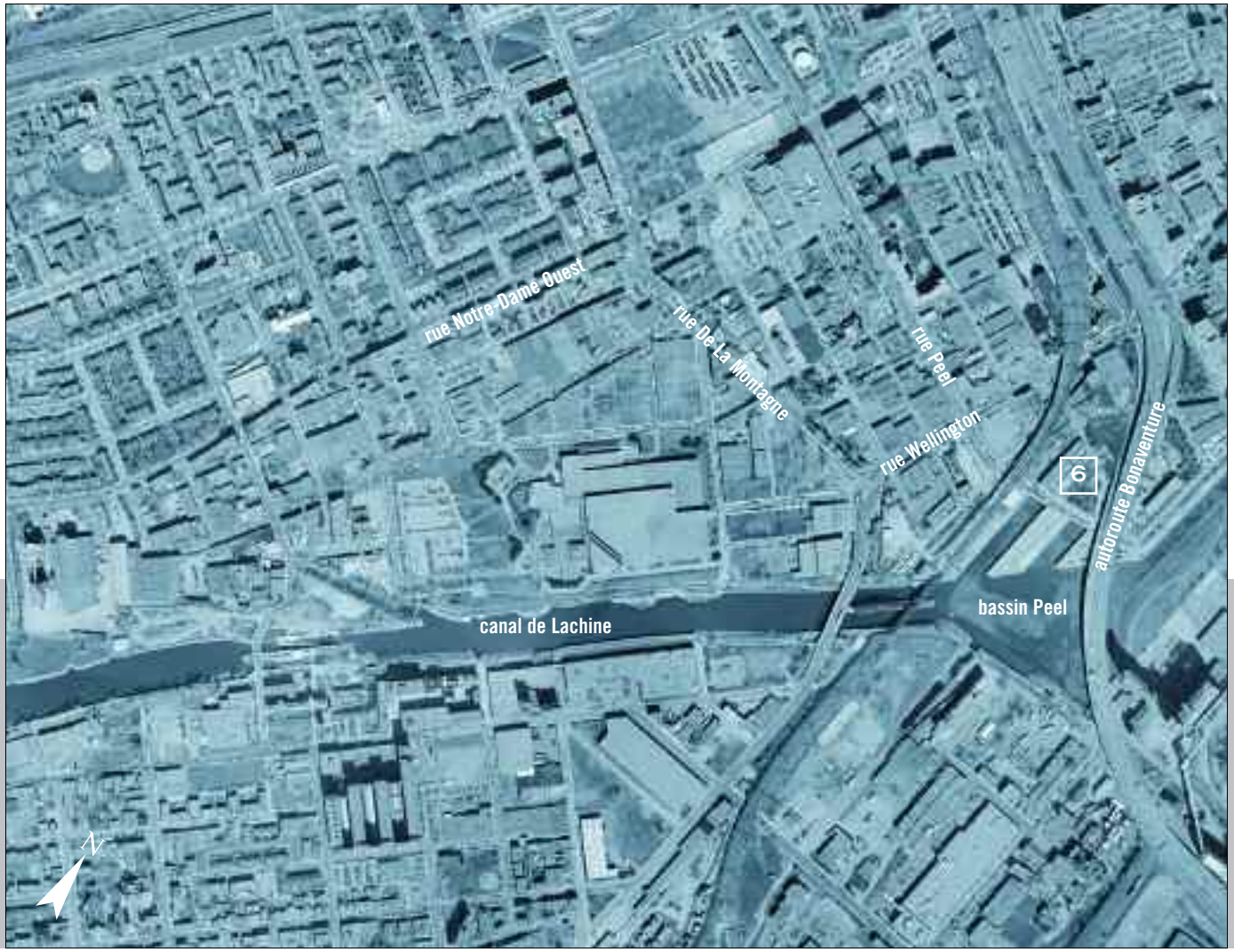
11 Favoriser la préservation des bâtiments et des équipements présentant une valeur patrimoniale et prendre en compte le potentiel archéologique associé au secteur dans la réalisation de travaux d'excavation en vue d'en assurer la documentation ou, le cas échéant, la protection ou la mise en valeur.



# 4.8.1 Griffintown

## Orientations générales

- Préserver le caractère et l'échelle urbaine associés au passé industriel du secteur
- Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des activités économiques et résidentielles
- Renforcer la vocation récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal de Lachine en misant sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires



## Problématique

Occupé à des fins industrielles dès le XIX$^{e}$ siècle, le Griffintown accueille plusieurs types d'industries au moment de son apogée : manufactures, ateliers de travail du métal, brasseries, imprimeries, compagnies de transport, etc. Le déclin de la fonction industrielle s'amorce dans la première moitié du XX$^{e}$ siècle et est précipité par la fermeture complète du canal de Lachine en 1970. Ce déclin provoque la perte d'un grand nombre d'emplois et la démolition de plusieurs bâtiments. Aujourd'hui, le potentiel de développement du secteur s'avère donc élevé, d'autant plus que plusieurs anciens bâtiments industriels d'intérêt patrimonial ont été épargnés de la démolition.

Chaque partie du secteur présente un caractère et une échelle qui lui sont propres, entraînant un intérêt accru pour sa revitalisation. Celle-ci doit toutefois composer avec la circulation de véhicules lourds et la présence de certaines industries qui produisent des nuisances : bruits, émanations, poussières, vibrations, etc.

Depuis une vingtaine d'années, plusieurs secteurs adjacents au Griffintown ont connu des transformations. Ainsi, la revitalisation de la Petite-Bourgogne, la mise en valeur des terrains de la Stelco, des abords de l'écluse des Seigneurs et de la Cité Multimédia accentue l'intérêt du secteur. De plus, l'implantation de l'École de technologie supérieure et de ses résidences étudiantes contribue à la revitalisation du Griffintown en augmentant la population et le nombre d'emplois dans le secteur.

Le secteur pourrait bénéficier d'un lien plus formel avec le Centre des affaires. À cet égard, la rue Peel, raccordée à la rue De La Commune, constitue un axe stratégique malgré un actuel manque de structuration physique et de continuité commerciale.

Par ailleurs, le réaménagement des abords du canal et son ouverture à la navigation de plaisance favorisent l'essor d'activités récréotouristiques au sud de la rue Wellington. Toutefois, la présence combinée de la portion surélevée de l'autoroute Bonaventure et du pont ferroviaire constitue une barrière importante entre le Griffintown d'une part et la Cité Multimédia et le Vieux-Montréal d'autre part, en plus de présenter des impacts visuels majeurs aux abords du bassin Peel.

## Balises d'aménagement

1 Préserver et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial.

2 Respecter le caractère du cadre bâti de chaque partie du secteur en favorisant des interventions d'aménagement et l'emploi d'un vocabulaire architectural adaptés.

3 Favoriser la construction résidentielle dans les parties propices du Griffintown, notamment à l'est de la rue De La Montagne et sur le site actuellement occupé par Postes Canada, et assurer une cohabitation harmonieuse avec les activités économiques.

4 Maintenir les activités institutionnelles et économiques sur les rues Peel et Notre-Dame et à l'ouest de la rue De La Montagne.

5 Encourager la relocalisation de certaines entreprises peu compatibles avec les activités résidentielles.

6 Faciliter la création d'un pôle d'attraction récréotouristique entre la rue Wellington et le canal de Lachine.

7 Réaménager la rue Peel pour faciliter les déplacements, notamment piétonniers, entre le mont Royal, le Centre des affaires, le canal de Lachine et le Vieux-Port.

8 Étudier la possibilité d'implanter un service de transport collectif reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

9 Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au Technoparc du Sud-Ouest et à mettre en valeur les terrains adjacents.

# 4.8.2
# Lachine Est

## Orientations générales

- Optimiser le développement du secteur
- Atténuer les nuisances environnementales susceptibles d'influencer la qualité du milieu
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Mettre en valeur le parcours riverain et le patrimoine industriel



## Problématique

Après une longue période d'intenses activités industrielles, le secteur de Lachine Est vit un déclin important. Certaines entreprises ont fermé leurs portes, alors que d'autres ont réduit considérablement leurs activités, de sorte qu'aujourd'hui le secteur présente un potentiel appréciable de renouvellement urbain. Quelques dizaines d'hectares de terrains dont les vocations précises restent à établir sont disponibles en vue d'un réaménagement profitant de la présence du canal, de la rue Notre-Dame, du Vieux Lachine et du réseau autoroutier.

La réhabilitation des sols risque de constituer l'un des défis les plus importants de la requalification du secteur. Des études de caractérisation devront être réalisées afin d'établir l'ampleur des travaux requis. Un soutien financier particulier sera fort probablement nécessaire à ce sujet.

La proximité des réseaux autoroutier et ferroviaire offre un avantage considérable en matière d'accessibilité. Cependant, le secteur se retrouve enclavé par ces mêmes infrastructures. Sa requalification offre l'occasion de briser cet enclavement en prolongeant la rue Victoria vers l'est et en créant des ouvertures vers le canal de Lachine. De plus, la congestion à l'intersection du chemin Du Musée, du boulevard Saint-Joseph et de la 6e Avenue devra faire l'objet d'une analyse afin d'intégrer, dans la mise en valeur du secteur, des éléments de solution ainsi que des éléments de mitigation.

Le secteur est aussi caractérisé par la rencontre, à l'embouchure du canal de Lachine, des tronçons du parcours riverain longeant le fleuve et la rive sud du canal. Il faudra améliorer l'aménagement de ce point de rencontre et parachever le réseau cyclable sur la rive nord du canal de Lachine. Enfin, le patrimoine industriel du secteur, composé d'ensembles de bâtiments et d'œuvres d'ingénierie, nécessite des interventions afin d'être mis en valeur.

## Balises d'aménagement

1 Mettre en valeur le secteur en partie à des fins d'emplois et créer, aux abords du canal de Lachine, un nouveau milieu de vie de moyenne densité.

2 Définir pour le boulevard Saint-Joseph une nouvelle vocation qui soit compatible avec celle prévue pour le secteur.

3 Mettre en valeur l'emprise ferroviaire de la rue Victoria et examiner le raccordement potentiel de la piste cyclable à la piste du boulevard De Maisonneuve Ouest.

4 Étudier la possibilité de prolonger la rue Victoria vers l'est.

5 Intégrer la nouvelle trame urbaine au réseau de rues existant.

6 Améliorer la circulation dans l'axe du chemin Du Musée.

7 Étudier la possibilité d'implanter un lien de transport collectif à partir de l'arrondissement vers le Vieux-Port qui longerait le canal.

8 Compléter le parcours riverain et le réseau cyclable de part et d'autre du canal de Lachine.

9 Mettre en valeur le patrimoine industriel.

# 4.9 Chemin De La Côte-de-Liesse

## Orientations générales

- Améliorer l'accessibilité aux diverses parties du secteur en réexaminant le rôle du chemin De La Côte-de-Liesse
- Optimiser le développement du secteur en profitant de la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de la proximité des autoroutes 13, 20 et 40
- Améliorer l'image générale du chemin De La Côte-de-Liesse, en lien avec la présence de l'aéroport, principale porte d'entrée à Montréal

## Problématique

L'autoroute De La Côte-de-Liesse est à la fois un des accès les plus importants à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et un lien entre les autoroutes 20 et 40. Ses abords sont constitués de secteurs industriels et commerciaux comptant de nombreux emplois. En fait, les entreprises profitent de la présence du réseau autoroutier qui facilite le déplacement des marchandises et des personnes.

Cependant, ce lien entre les autoroutes 20 et 40 n'est pas aussi fonctionnel qu'il le devrait. Les déficiences se situent notamment aux points de jonction avec les échangeurs Décarie et Dorval, où la configuration actuelle des voies est complexe et nuit à la fluidité des mouvements.

La circulation locale est aussi problématique, car l'autoroute constitue une barrière qui limite les mouvements vers les secteurs d'emplois situés de part et d'autre. Les terrains se trouvent ainsi enclavés entre l'autoroute et l'aéroport, au nord, et l'autoroute et les voies ferrées, au sud. Les points d'accès à ces secteurs sont restreints et difficiles à repérer. En plus, le nombre limité de points d'entrée et de sortie de l'autoroute De La Côte-de-Liesse contribue à complexifier les parcours. La solution à ces problèmes repose en grande partie sur les décisions du ministère des Transports du Québec, responsable de cet axe de transport.

La planification des abords de l'autoroute relevait, jusqu'à la fin de 2001, de décisions prises par quatre municipalités ne partageant pas nécessairement les mêmes objectifs en ce qui a trait à l'élaboration d'une stratégie d'aménagement et de développement du secteur. Or, ce corridor est caractérisé par une concentration importante d'entreprises industrielles et commerciales œuvrant dans des domaines complémentaires aux activités aéroportuaires, tendance qui pourrait se refléter dans une éventuelle stratégie de développement.



Par ailleurs, plusieurs des sites occupés par des entreprises sont utilisés en deçà de leur potentiel : les stationnements sont vastes et l'entreposage extérieur est une pratique répandue. Les bâtiments ont souvent une implantation réduite et une faible hauteur. L'impression de déstructuration qui s'en dégage est accentuée par la présence d'un affichage imposant et l'absence d'alignements d'arbres.

Ces facteurs, combinés à une qualité architecturale déficiente des bâtiments et à la présence de l'autoroute et des réseaux aériens de téléphonie et de distribution électrique, projettent une image en deçà de celle souhaitée pour une entrée de ville.

## Balises d'aménagement

1 Examiner la possibilité de transformer l'autoroute De La Côte-de-Liesse et ses voies de service en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons et améliorer l'image générale du secteur.

2 Revoir la configuration des jonctions du chemin De La Côte-de-Liesse avec la 55e Avenue, l'autoroute 13, la montée De Liesse et les échangeurs Décarie et Dorval.

3 Améliorer la signalisation afin de faciliter les déplacements à l'intérieur du secteur.

4 Inciter des entreprises commerciales et industrielles à s'implanter dans le secteur, y compris celles ayant des activités complémentaires à celles de l'aéroport.

5 Exiger une architecture et un aménagement de qualité et harmoniser les exigences réglementaires quant aux usages autorisés afin de donner un caractère unifié au corridor.

6 Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul, en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.



# 4.10
# Centre des affaires

## Orientations générales

- Mettre en valeur les espaces non bâtis
- Accroître le dynamisme résidentiel
- Rehausser la qualité de l'aménagement des lieux publics et de certains axes



## Problématique

Foyer de l'activité économique montréalaise, le Centre des affaires constitue un milieu exceptionnel par son animation et son cadre bâti. Il reflète la vitalité de Montréal et contribue à son rayonnement en offrant un environnement généralement attrayant, convivial et sécuritaire.

De nombreux espaces non bâtis ponctuent le territoire du Centre des affaires, dont ils occupent une vingtaine des 177 hectares. Dans la partie sud-ouest, leur forte concentration découle notamment de la présence de bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie et d'infrastructures ferroviaires qui concourent au caractère déstructuré du secteur. Le développement immobilier de l'ensemble de ces terrains permettrait de consolider le cadre bâti, d'accroître l'animation sur rue et de rehausser la qualité de l'environnement urbain.

Les activités résidentielles occupent actuellement une place marginale au sein du Centre des affaires. Leur développement est souhaitable afin de revitaliser les secteurs moins propices aux activités commerciales ou de bureau, dont ceux du secteur Paper Hill, au nord du Quartier international, et du secteur Chaboillez. L'arrivée de nouveaux résidents profiterait également à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine, qui fluctue de façon importante au gré de ses différents tronçons.

Certains grands lieux publics du Centre des affaires mériteraient de voir leur aménagement bonifié, notamment les squares Dorchester et Phillips. Un soin particulier doit aussi être accordé à l'aménagement de certains axes et de leurs abords (rue McGill – Côte-du-Beaver-Hall, rues Peel et University, boulevards René-Lévesque et De Maisonneuve) afin qu'ils offrent une image à la hauteur du rôle du Centre des affaires.

Le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes sont des préoccupations particulièrement importantes dans le Centre des affaires et, en ce sens, le réaménagement du domaine public devrait accroître la place accordée aux piétons et encourager l'utilisation du vélo.

## Balises d'aménagement

1 Soutenir le développement des espaces non bâtis par des mesures appropriées telles qu'une application rigoureuse de la réglementation en matière de stationnement, le développement de nouvelles normes relatives à l'aménagement des stationnements ou l'acquisition et le remembrement de terrains.

2 Appuyer le développement des activités résidentielles dans les secteurs Paper Hill et Chaboillez.

3 Réaménager certains axes et grands lieux publics et leurs abords.

4 Créer de nouveaux liens cyclables et augmenter le nombre de places de stationnement sécuritaires pour les vélos.

5 Accroître, là où les conditions s'y prêtent, la place et le confort du piéton dans le cadre du réaménagement du domaine public.

6 Aménager, aux endroits appropriés, des places de stationnement pour vélos.

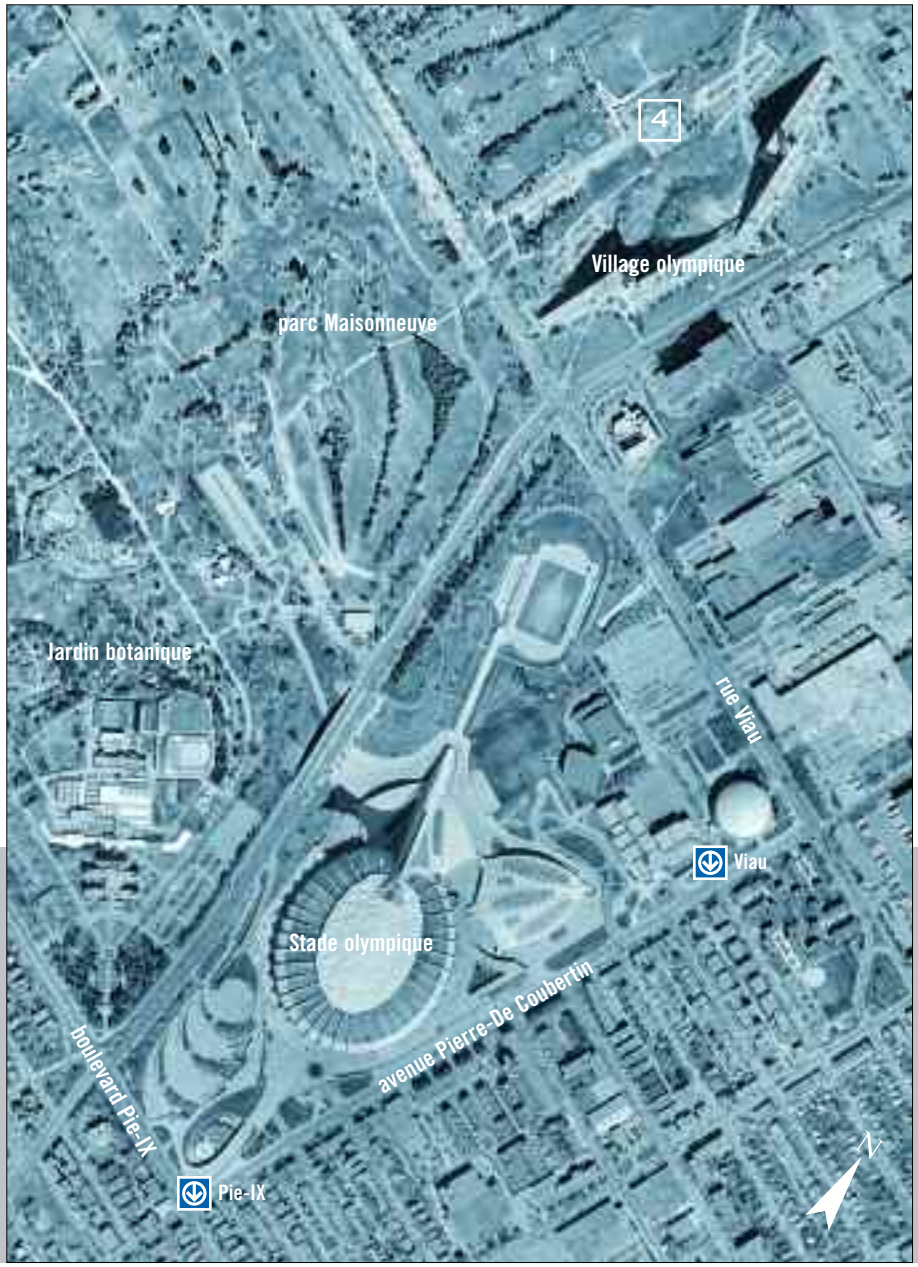
7 Étudier des scénarios de réaménagement pour la partie sud-ouest du Centre des affaires.

# 4.11

# Complexe et Village olympiques

## Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités, notamment au plan récréotouristique, tout en assurant leur intégration au milieu urbain et paysager environnant
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager du secteur



## Problématique

Conçu comme un ensemble architectural dédié au sport, le Complexe olympique forme avec le Jardin botanique et le parc Maisonneuve un important pôle récréotouristique de la ville. Son architecture et sa valeur patrimoniale exceptionnelles, fortement ancrées dans l'imaginaire montréalais, lui confèrent une reconnaissance internationale. La présence de nombreuses vues vers le Stade et le Village olympiques contribuent également à la renommée de ces installations.

Le Complexe olympique et ses environs connaissent néanmoins d'importants changements de vocation depuis quelques années, alors que la demande d'installations sportives professionnelles est à la baisse. Plusieurs interventions confirment cette réalité. Par exemple, l'ancien vélodrome est transformé en Biodôme en 1992 et un cinéma est implanté sur le site en 2000. Le réaménagement du mât du Stade est également prévu afin d'y accueillir des bureaux. Une réflexion est toutefois nécessaire afin de mettre en valeur d'autres espaces sous-utilisés du secteur dont les 4 719 places de stationnement du Complexe olympique. Cela doit toutefois se faire dans le respect des composantes paysagères du Jardin botanique et du parc Maisonneuve, qui nécessite d'ailleurs des interventions de reboisement à certains endroits.

Par ailleurs, les abords du Village olympique offrent un important potentiel résidentiel. Toutefois, la monumentalité des pyramides, le dégagement visuel entre ces bâtiments et le golf adjacent ainsi que la présence d'un bois (une chênaie rouge, peuplement rare sur le territoire) constituent des éléments qui méritent d'être préservés.

L'aménagement du Complexe olympique, conçu pour accueillir des dizaines de milliers de personnes, comprend de larges espaces gazonnés ou bétonnés dépourvus d'attraits. Ces sites sous-utilisés et situés à proximité de deux stations de métro méritent d'être mis en valeur afin d'augmenter les activités dans le secteur et de rendre le Complexe plus attrayant, convivial et sécuritaire.

L'accessibilité au Complexe olympique est à revoir puisqu'il n'y a pas de voies d'accès véhiculaire et piétonne clairement définies vers le centre du site. L'interface entre le Complexe et les milieux avoisinants nécessite également des interventions. L'important volume de circulation routière et l'aménagement des artères ceinturant le site diminuent la sécurité des piétons et des cyclistes. Le manque d'activités diversifiées sur ces artères réduit l'achalandage dans le secteur et affecte l'image du Complexe olympique.

La planification détaillée doit tenir compte des liens à améliorer entre le Jardin botanique, le parc Maisonneuve, les milieux de vie avoisinants et le Complexe olympique. Par ailleurs, les éléments du patrimoine moderne présents dans le secteur, tels le Stade et le Village olympiques, doivent être protégés et mis en valeur.

## Balises d'aménagement

1 Consolider la vocation récréotouristique du secteur en encourageant l'implantation d'activités complémentaires.

2 Évaluer la possibilité de diversifier les usages et de mettre en valeur les sites sous-utilisés, tels les grands espaces bétonnés ou gazonnés ainsi que le Stade lui-même.

3 Reboiser certains endroits du parc Maisonneuve.

4 Encadrer le développement des abords du Village olympique en favorisant un cadre bâti respectant l'échelle et le caractère des bâtiments existants, tout en préservant le bois et un dégagement visuel entre le golf et les pyramides.

5 Rendre le secteur plus attrayant, sécuritaire et confortable pour les piétons et les cyclistes en prévoyant notamment l'aménagement de lieux publics de qualité et un aménagement paysager approprié.

6 Mieux définir les entrées du Complexe olympique afin d'améliorer son accessibilité.

7 Réaménager le boulevard Pie-IX, l'avenue Pierre-De Coubertin ainsi que la rue Viau de façon à les rendre plus sécuritaires et agréables à fréquenter.

8 Favoriser les projets visant à améliorer l'intégration du site au milieu urbain environnant en prévoyant notamment un gabarit et une architecture appropriés.

9 Assurer de meilleurs liens pour les piétons et les cyclistes entre le Complexe olympique, le Jardin botanique, le parc Maisonneuve et les milieux environnants.

10 Protéger et mettre en valeur les éléments patrimoniaux, naturels et paysagers du Complexe et du Village olympiques, du Jardin botanique et du parc Maisonneuve.

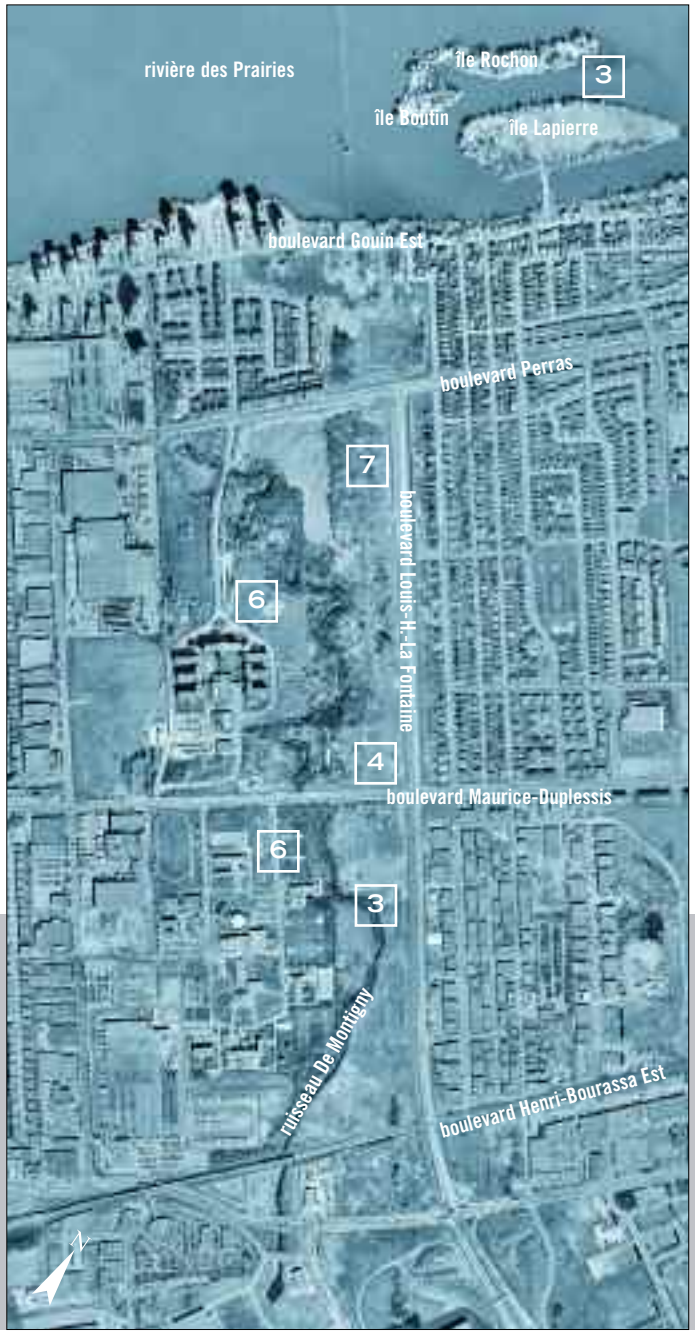
11 Protéger et mettre en valeur certaines vues vers le Stade et le Village olympiques.

# 4.12

# Corridor Louis-H.-La Fontaine

## Orientations générales

- Améliorer l'accessibilité routière et la desserte en transport collectif de la partie est de Montréal tout en minimisant la circulation de transit dans les milieux de vie
- Protéger et mettre en valeur les milieux naturels de l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny ainsi que les composantes du parcours riverain
- Mettre en valeur les terrains sous-utilisés



## Problématique

L'accessibilité et la desserte de la partie est de Montréal devraient être améliorées par l'ajout de nouveaux liens routiers intégrant des mesures préférentielles au transport collectif. Plusieurs possibilités sont envisagées, dont le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (voir section 4.7).

Le présent secteur concerne le corridor du boulevard Louis-H.-La Fontaine au nord du boulevard Henri-Bourassa Est. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) étudie un scénario de parachèvement de l'autoroute 25 dans l'axe de ce boulevard, incluant la possibilité de construire un pont vers Laval enjambant la rivière des Prairies et un corridor de transport collectif, dans le cadre d'une entente de partenariat public-privé. La Ville de Montréal attend les conclusions des études avant de se prononcer.

Pour justifier cette intervention, les études devront démontrer l'amélioration de la desserte des secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le désenclavement de l'est de l'Île et la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, le long des boulevards Henri-Bourassa Est et Pie-IX. Le projet devra aussi intégrer des aménagements propices au transport collectif et au vélo.

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

Indépendamment du choix, le projet routier devra respecter le caractère des lieux, notamment les milieux naturels de l'écoterritoire et le parcours riverain, et assurer le développement des terrains adjacents. La mise en valeur des milieux naturels de l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny est déjà amorcée puisqu'un sentier multifonctionnel est en voie de réalisation aux abords du ruisseau. Ce sentier sera relié à la piste cyclable du boulevard Gouin Est et éventuellement à celle de l'arrondissement d'Anjou. La protection des îles Rochon, Boutin, Lapierre et Gagné demeure toutefois un enjeu important, considérant leur grande biodiversité.

Le boulevard Gouin Est est un élément du parcours riverain et le Plan prévoit la mise en valeur de ses composantes patrimoniales et paysagères : percées visuelles sur la rivière des Prairies, éléments d'intérêt patrimonial et secteurs présentant un caractère champêtre.

Le Cégep Marie-Victorin et l'Hôpital Rivière-des-Prairies pourraient disposer d'un surplus de terrains en raison d'une réaffectation partielle ou d'une réorganisation des activités sur leur site respectif. La mise en valeur de ces lieux est donc à considérer en lien avec la présence du ruisseau et du projet routier choisi. Selon le gabarit de ce dernier, des portions inutilisées de l'emprise appartenant au MTQ pourraient également s'intégrer au développement du secteur, en tenant compte de la présence de la ligne de transport d'énergie électrique.

## Balises d'aménagement

1 Étudier une intervention potentielle sur le réseau routier afin de répondre aux besoins du transport des personnes et des marchandises dans le respect du caractère du milieu.

2 Mettre en place dans ce corridor des mesures préférentielles au transport collectif tout en s'assurant d'atténuer les nuisances sur les milieux de vie causées par la circulation des véhicules empruntant ce corridor.

3 Protéger et mettre en valeur un écosystème viable autour du ruisseau De Montigny, notamment par l'aménagement d'une zone tampon longeant le boisé et le ruisseau, par la création d'un parc linéaire et par le choix d'un tracé privilégiant la préservation des milieux naturels et des îles.

4 Limiter les impacts du futur lien routier sur les éléments du parcours riverain : les vues vers la rivière des Prairies, les sites d'intérêt patrimonial et les secteurs présentant un caractère champêtre.

5 Évaluer le potentiel de mise en valeur des sites institutionnels dans l'éventualité d'une réaffectation partielle ou d'une réorganisation des activités sur les sites en prévoyant des usages compatibles avec les fonctions institutionnelles existantes.

6 Prévoir une utilisation adéquate des portions inutilisées de l'emprise du MTQ.

7 Intégrer la présence de la ligne de transport d'énergie électrique dans l'aménagement de l'écoterritoire.

# 4.13

# Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest

## Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités dans le secteur
- Améliorer l'accessibilité routière au secteur et la desserte en transport collectif
- Améliorer l'image des grands axes routiers et accroître la place du piéton et du cycliste
- Atténuer les nuisances environnementales



## Problématique

Ce secteur à vocation économique, desservi par les stations de métro Namur et De La Savane, se caractérise principalement par un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé : variation d'implantation et de volumétrie des bâtiments, disparité des fonctions urbaines et multiplicité des aires de stationnement. Les abords des stations de métro, de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie ainsi que le site de l'Hippodrome, incluant le secteur commercial, offrent un important potentiel de renouvellement urbain et d'intensification des activités d'emplois. Certains terrains, situés à l'ouest des voies ferrées et appartenant au Canadien Pacifique, présentent également un potentiel pour la construction résidentielle et pour l'accueil d'activités économiques.

La mise en valeur du secteur situé à l'ouest du boulevard Décarie est toutefois problématique. D'une part, la présence des infrastructures ferroviaires et des corridors autoroutiers ainsi que la discontinuité du réseau routier, notamment du boulevard Cavendish, limitent l'accès à plusieurs parties du secteur. La Cité scientifique, le parc industriel de l'arrondissement de Mont-Royal, le site de l'Hippodrome et le secteur résidentiel de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest en bordure du boulevard Cavendish se trouvent ainsi enclavés. D'autre part, la Ville devra accroître la capacité des infrastructures d'aqueduc et d'égout afin de soutenir la construction sur le site de l'Hippodrome et aux abords de la Cité scientifique.

Dans le cadre des interventions proposées au réseau de train de banlieue, la Ville préconise l'aménagement d'une nouvelle gare à proximité de la station de métro Namur, facilitant ainsi l'intermodalité.

Le secteur connaît aussi un important problème de nuisances environnementales liées au fort volume de circulation de l'autoroute Décarie. La présence de commerces, d'entreprises, du site de dépôt des neiges usées et d'autres activités urbaines entraîne d'importants déplacements de main-d'œuvre, de clientèles ou de marchandises, contribuant ainsi à l'augmentation de la circulation automobile et de camions. L'environnement est par conséquent peu propice aux déplacements à pied ou à vélo. Le manque d'encadrement de l'espace public et les problèmes d'intégration architecturale et urbanistique le long des grands axes routiers contribuent à leur donner une image négative.

## Balises d'aménagement

1 Soutenir, notamment par les outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro, de la nouvelle gare, de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie.

2 Envisager une nouvelle vocation du site de l'Hippodrome privilégiant une intensification et une diversification des activités et, le cas échéant, revaloriser les activités sur les terrains occupés par les commerces et le stationnement incitatif Namur.

3 Limiter le nombre de places de stationnement lors de la construction de projets non résidentiels à proximité des stations de métro.

4 Favoriser l'expansion de la Cité scientifique.

5 Envisager la construction résidentielle sur les terrains à l'ouest des voies ferrées en prévoyant des mesures d'atténuation appropriées.

6 Implanter les infrastructures d'aqueduc et d'égout requises et, au besoin, des bassins de rétention.

7 Améliorer l'accessibilité au secteur par de nouveaux liens routiers, entre autres dans l'axe du boulevard Cavendish, intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied.

8 Améliorer le paysage urbain le long des grands axes routiers tels le boulevard Décarie, la rue Jean-Talon Ouest, l'avenue Royalmount-De La Savane et le chemin De La Côte-de-Liesse par des aménagements et une architecture de qualité.

9 Atténuer le bruit provenant de l'autoroute Décarie par des aménagements appropriés tels que des écrans absorbant le bruit sur les parois de l'autoroute.

10 Atténuer les nuisances liées à la présence du site de dépôt des neiges usées.

11 Améliorer la visibilité de la Cité scientifique et des parcs industriels du secteur par une signalisation adéquate et par des aménagements de qualité.

12 Réaménager adéquatement les carrefours routiers, améliorer les liens piétonniers vers les stations de métro de façon à les rendre plus sécuritaires et élargir les viaducs traversant l'autoroute Décarie.

# 4.14

# Galeries-d'Anjou–Jean-Talon Est

## Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités afin de renforcer le caractère urbain et multifonctionnel du secteur
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste
- Améliorer la desserte en transport collectif, notamment par le prolongement du métro jusqu'au boulevard Des Galeries-d'Anjou



## Problématique

Le secteur est en voie de consolidation, entre autres en ce qui concerne les activités commerciales et résidentielles. Sa localisation, à l'intersection des autoroutes 25 et 40, lui confère une très forte visibilité ainsi qu'une grande accessibilité. Il offre aussi un potentiel de densification et de mise en valeur, particulièrement à des fins multifonctionnelles, notamment à proximité des nouvelles stations de métro envisagées, où le Plan d'urbanisme préconise une intensification et une diversification des activités.

Certaines caractéristiques du secteur génèrent toutefois divers problèmes d'aménagement et de développement qui limitent l'atteinte de son plein potentiel. Le manque d'intégration causé par la grande variété d'implantation et de volumétrie des bâtiments est en effet problématique quant à l'apparence du cadre bâti. Le passage d'une importante ligne de transport d'énergie électrique constitue également un frein significatif à la mise en valeur d'une partie du secteur. Malgré ces contraintes, les immenses terrains entourant le plus important centre commercial de l'est de la ville représentent un important potentiel de mise en valeur.

La présence de nombreuses aires de stationnement ainsi que l'absence d'aménagement paysager, autant sur le domaine public que privé, ne contribuent certes pas à l'intérêt visuel des lieux. Des aménagements axés principalement sur l'utilisation de l'automobile créent des irritants majeurs quant à la circulation piétonnière. Par ailleurs, l'absence d'équipements publics et institutionnels ne permet pas au secteur de jouer pleinement son rôle de moteur économique et stratégique dans l'est de la ville.

La topographie particulière des lieux ainsi que la présence d'importantes voies autoroutières ne facilitent guère les déplacements locaux – les fréquents problèmes de congestion automobile sur la rue Jean-Talon Est ainsi que sur le boulevard Des Galeries-d'Anjou le démontrent aisément. L'implantation éventuelle de deux nouvelles stations de métro dans le secteur risque d'accentuer ces problèmes, notamment sur la rue Bélanger à cause de l'accroissement du nombre de véhicules et d'autobus se rabattant vers la future tête de ligne. L'environnement est également peu propice aux cyclistes.

## Balises d'aménagement

1 Favoriser la consolidation du secteur grâce à l'intensification et à la diversification des activités à proximité des futures stations de métro ainsi que le long du boulevard Des Galeries-d'Anjou et de la rue Jean-Talon Est, afin de créer un milieu dynamique et animé comprenant notamment des activités récréatives, culturelles et hôtelières.

2 Privilégier l'implantation d'équipements publics et institutionnels, de nouveaux édifices à bureaux et de services, afin de compléter la gamme offerte dans le secteur, et revoir la liste d'activités commerciales autorisées, de manière à éviter les usages incompatibles avec la vocation recherchée.

3 Poursuivre la construction résidentielle de haute densité dans certaines parties du secteur.

4 Privilégier la construction de stationnements intérieurs en remplacement des stationnements extérieurs afin de libérer des sites à construire.

5 Harmoniser l'implantation et l'architecture des nouveaux bâtiments et soigner les aménagements extérieurs.

6 Planifier les abords des futures stations de métro, rationaliser l'offre en stationnement et aménager le réseau routier actuel en fonction des besoins afférents.

7 Appliquer les principes d'aménagement du domaine public relatifs aux secteurs à fort achalandage piétonnier.

8 Revoir l'ensemble des accès menant aux divers établissements commerciaux du secteur.

9 Revoir et harmoniser les règles concernant les enseignes des établissements commerciaux, les panneaux–réclames ainsi que la signalisation des accès aux autoroutes.

10 Analyser la possibilité d'enfouir la ligne de transport d'énergie électrique située le long du boulevard Des Galeries-d'Anjou, afin de maximiser le potentiel de construction et la mise en valeur de cette partie du secteur.

# 4.15
# Havre de Montréal

La Société du Havre de Montréal, créée à l'issue du Sommet de 2002 à l'initiative de la Ville de Montréal et des gouvernements du Canada et du Québec, a pour mandat de proposer les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement intégré pour le Havre de Montréal ainsi que de prévoir une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Face à la complexité des enjeux et à la multitude des intervenants, seul un tel organisme peut parvenir à réunir les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés en vue de réaliser une vision commune. De fait, la planification détaillée du secteur du Havre de Montréal est très largement amorcée.

## Orientations générales

- Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire
- Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère prestigieux
- Redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique
- Atténuer les contraintes environnementales



## Problématique

Le Havre de Montréal a été le témoin de diverses périodes de mise en valeur du territoire. Les milieux portuaire, ferroviaire et industriel connaissent présentement de profondes transformations se traduisant par la consolidation ou le retrait de certaines activités économiques. L'avenir du triage du Canadien National à Pointe-Saint-Charles illustre ce propos.

La renaissance du Havre, au cours des 40 dernières années, est liée à la tenue de grands événements internationaux récréotouristiques, culturels et sportifs, dont l'aménagement du parc Jean-Drapeau et l'ouverture du Casino, au réaménagement du Vieux-Port et, plus récemment, au retour de l'habitat dans le Vieux-Montréal, à la réouverture du canal de Lachine et à l'émergence de la Cité Multimédia et du Quartier international. Cette évolution fait en sorte que de nombreux usages cohabitent, parfois difficilement, et que plusieurs terrains sont disponibles à des fins de développement.

Le secteur possède toutefois des avantages indéniables. Parmi ceux-ci, les vues exceptionnelles et la présence du fleuve Saint-Laurent lui confèrent un prestige inégalé. Le Vieux-Port a ouvert une première fenêtre sur le fleuve, mais l'aménagement des berges et des quais dans l'ensemble du secteur demande à être complété et leur accessibilité à être revue, afin d'améliorer les points de contact avec l'eau de manière à profiter de la plus-value créée par la présence du Saint-Laurent.

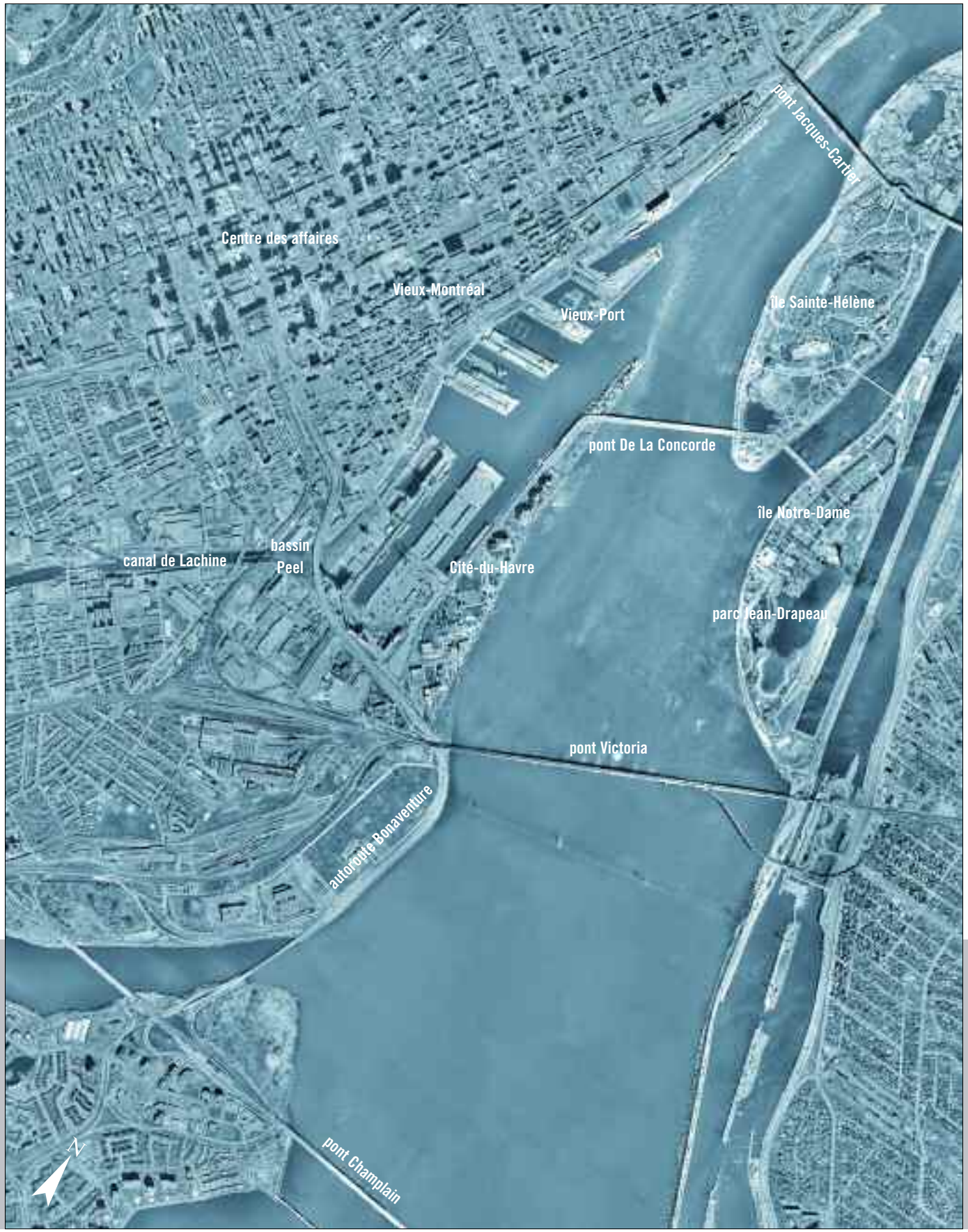
D'ailleurs, l'emplacement de l'autoroute Bonaventure empêche présentement tout accès au fleuve et à ses berges. Le profil de sa partie surélevée génère un impact visuel majeur. Bien qu'elle facilite l'accès au Centre des affaires depuis la Rive-Sud, l'autoroute dessert inadéquatement le secteur d'emplois qui la borde.

L'autoroute est également empruntée par un grand nombre d'autobus provenant de la Rive-Sud par la voie réservée du pont Champlain. Celle-ci, fonctionnant en sens inverse de la circulation, pose des problèmes de sécurité nuisant à sa pérennité.

La faible desserte en transport collectif du Havre est une contrainte majeure au développement harmonieux de ses fonctions et un obstacle à l'exploitation optimale des équipements récréotouristiques. C'est pourquoi plusieurs visiteurs accèdent au Vieux-Port, au parc Jean-Drapeau et au Casino en automobile. Or, les débits de circulation sont tels qu'ils causent des désagréments importants pour les résidents du Vieux-Montréal et de la Cité-du-Havre. La circulation automobile et la présence de grands stationnements dans les Îles sont en contradiction avec la vocation de parc de ces lieux.

Une partie importante du secteur revêt un caractère patrimonial significatif. La conservation des éléments patrimoniaux doit toutefois être analysée. Par exemple, bien que l'ampleur et la nature de la structure du silo à grains numéro 5 complexifient la tâche, la mise en valeur de ce bâtiment doit s'intégrer à la recomposition des espaces industriels et portuaires qui le voisinent. Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame comprennent des éléments du patrimoine militaire (fort, tour, cimetière) et des témoins importants du patrimoine architectural moderne, hérités de l'Expo 67. Le pont Jacques-Cartier et le bois de l'île Sainte-Hélène présentent aussi une valeur patrimoniale significative.




pont Jacques-Cartier
Centre des affaires
Vieux-Montréal
Vieux-Port
île Sainte-Hélène
pont De La Concorde
île Notre-Dame
canal de Lachine
bassin
Peel
Cité-du-Havre
parc Jean-Drapeau
pont Victoria
autoroute Bonaventure
pont Champlain
N

# 4.15
## Havre de Montréal
(suite)

En contrepartie, d'autres portions du territoire sont marquées par la présence d'importants problèmes environnementaux. Le secteur adjacent à l'autoroute Bonaventure est un ancien site d'enfouissement dont les sols souffrent d'instabilité et sont contaminés par des déchets industriels toxiques. Ailleurs, les terrains utilisés à des fins industrielles, ferroviaires et portuaires sont aussi potentiellement contaminés.

En somme, plusieurs acteurs ayant des intérêts différents transforment le secteur. Or, afin d'assurer une mise en valeur harmonieuse de celui-ci, il importe que le choix des nouveaux usages et leur séquence d'implantation soient des plus stratégiques.

### Balises d'aménagement

1 Favoriser le développement d'une diversité d'activités urbaines tout en assurant leur cohabitation harmonieuse.

2 Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires par une architecture et un aménagement de très grande qualité en complémentarité avec d'éventuels projets de mise en lumière des ponts.

3 Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges et à accroître l'accessibilité au secteur adjacent.

4 Desservir la clientèle de la Rive-Sud par l'implantation de modes de transport collectif tels qu'un système léger sur rail à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport, un train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.

5 Favoriser la mise en place d'un corridor de transport collectif, tel un tramway moderne ou une navette, reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

6 Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive.

7 Étudier la traversée du bassin Peel du canal de Lachine (tunnel ou nouveau pont).

8 Assurer la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel (silo à grains numéro 5, bassin Wellington, canal de Lachine), militaire (fort, tour, cimetière), moderne (témoins de l'Expo 67) et naturel (bois de l'île Sainte-Hélène) en encourageant les partenariats entre les intervenants publics ou privés.

9 Réhabiliter les terrains contaminés pour susciter le développement.

# 4.16
# L'Acadie – Chabanel

## Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités d'emplois
- Améliorer l'accessibilité et la circulation à l'intérieur du secteur, tant pour le transport des marchandises que pour les déplacements en automobile, en transport collectif, à pied et à vélo
- Améliorer l'image générale du secteur en rehaussant notamment la qualité de l'aménagement du domaine public
- Atténuer les nuisances causées par les activités industrielles dans les milieux de vie avoisinants



## Problématique

Le secteur L'Acadie–Chabanel, actuellement en restructuration, compte plus de 1 500 entreprises et 22 700 emplois répartis en trois sous-secteurs présentant des caractéristiques différentes. Le sous-secteur 1, situé entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de fer, comprend notamment des entreprises du domaine de la mode et, au sud, des immeubles résidentiels. Plusieurs locaux y sont inoccupés ou sous-utilisés. Le sous-secteur 2, correspondant à l'ancien emplacement du Marché central, est en développement grâce à l'implantation de commerces de détail de moyenne ou de grande surface. Le sous-secteur 3, situé entre l'autoroute 15 et le boulevard De L'Acadie, concentre, entre autres, des entreprises industrielles reliées à la mode et au domaine alimentaire. Il compte aussi des terrains vacants d'une superficie de près de 14 hectares.

L'accessibilité et la circulation à l'intérieur du secteur sont difficiles, en particulier pour le transport des marchandises. L'ajout d'une voie de service du côté est de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt améliorerait l'accessibilité au secteur.

Afin d'améliorer la desserte en transport collectif, l'implantation d'un système léger sur rail est envisagée dans l'axe de l'avenue Du Parc jusqu'à la rue Jean-Talon et éventuellement jusqu'au secteur étudié. Une autre option à l'étude porte sur l'aménagement d'une gare à l'intersection de la rue Chabanel sur la ligne Montréal-Blainville. Par ailleurs, la réalisation du lien cyclable de la Route verte est prévue dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.

L'étroitesse des trottoirs et la faible présence de végétation et de mobilier urbain rendent les lieux peu agréables pour les déplacements à pied ou à vélo. Aussi, les interfaces entre les milieux de vie et les secteurs industriels sont difficiles. Aucune zone tampon entre ces secteurs ne permet d'atténuer les nuisances dans les milieux de vie. De même, les interfaces entre le secteur et les autoroutes sont à améliorer afin de tirer profit de la visibilité offerte aux entreprises et d'embellir le paysage urbain.

## Balises d'aménagement

1. Diversifier les activités d'emplois dans les sous-secteurs 1 et 3 et évaluer les possibilités de réaménager, en tout ou en partie, les bâtiments utilisés par l'industrie de la mode pour accueillir d'autres types d'entreprises.
2. Intensifier et diversifier les activités du sous-secteur 2.
3. Améliorer l'accessibilité routière du secteur, notamment à partir de l'autoroute 15, autant pour le transport des personnes que des marchandises.
4. Ajouter une voie de service à l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt.
5. Définir les interventions nécessaires afin de faciliter le transport des marchandises à l'intérieur du secteur.
6. Implanter un système léger sur rail dans l'axe du chemin de fer à partir de la rue Jean-Talon et une gare sur la ligne Montréal-Blainville à l'angle de la rue Chabanel.
7. Réaliser le tronçon cyclable de la Route verte dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.
8. Favoriser une production architecturale de qualité, en particulier sur les sites adjacents aux autoroutes 15 et Métropolitaine.
9. Revoir l'aménagement du domaine public de manière à encourager les déplacements à pied et à vélo, par exemple en augmentant la présence de la végétation, en aménageant des lieux publics et en élargissant les trottoirs, notamment sur la rue Chabanel.
10. Atténuer les nuisances dans les milieux de vie provenant du secteur industriel à l'est de la voie ferrée.
11. Améliorer l'interface entre le secteur et les autoroutes, entre autres par la plantation d'arbres.

# 4.17
# L'Anse-à-l'Orme

## Orientations générales

- Protéger et mettre en valeur les milieux naturels de l'écoterritoire de la rivière à l'Orme
- Favoriser une intégration harmonieuse des projets de développement urbain et routier aux milieux naturels d'intérêt écologique
- Améliorer l'accessibilité routière du secteur afin de mettre en valeur certaines de ses parties
- Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo



## Problématique

Le secteur de l'Anse-à-l'Orme se caractérise par de riches paysages ruraux liés à la présence de la zone agricole de l'arrondissement de Pierrefonds–Senneville et par d'importants espaces naturels de très grande valeur écologique : la rivière à l'Orme, seule rivière de l'Île bordée par des plaines inondables; des milieux humides; des bois d'intérêt, notamment le bois Angell. Ces milieux naturels constituent l'écoterritoire du corridor de la rivière à l'Orme, dont la Ville entend encadrer le développement de manière à préserver son caractère et à mettre en valeur ses attraits.

D'importantes superficies de terrains vacants se situent à l'intérieur de ce territoire où près de 600 hectares sont propices au développement urbain. Ces terrains ne sont toutefois pas desservis par des infrastructures routières et souterraines (aqueduc et égout), ce qui constitue une contrainte à leur mise en valeur.

La discontinuité du réseau routier et la présence des infrastructures ferroviaires et du réseau autoroutier limitent l'accès aux secteurs industriels de Baie-d'Urfé et de Sainte-Anne-de-Bellevue ainsi que la desserte par transport collectif aux gares de Baie-d'Urfé et Beaurepaire. En fait, seul le boulevard Saint-Charles assure une liaison nord-sud continue dans cette partie du territoire. L'emprise de l'autoroute 440, propriété du ministère des Transports du Québec (MTQ), située entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, limite l'accessibilité des milieux de vie des arrondissements de Kirkland et de Pierrefonds–Senneville situés à l'ouest de celle-ci.

Le développement urbain et le prolongement conséquent des infrastructures, notamment celles de transport, pourraient menacer l'intégrité des écosystèmes et la pérennité des paysages. La planification du secteur doit donc soutenir une forme urbaine respectant le patrimoine naturel tout en favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo.

## Balises d'aménagement

1 Préserver un corridor écologique viable et d'une grande biodiversité autour de la rivière à l'Orme et assurer l'intégrité de son régime hydrique.

2 Créer un corridor récréatif de la gare Beaurepaire jusqu'au parc-nature du Cap-Saint-Jacques et au parc agricole du Bois-de-la-Roche en passant par le bois Angell et le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme.

3 Maintenir les limites actuelles de la zone agricole et aménager le parc agricole du Bois-de-la-Roche.

4 Soutenir la réalisation de projets immobiliers résidentiels, industriels et commerciaux favorisant une optimisation de l'occupation du sol, une diversité des usages et une implantation appropriée des bâtiments.

5 Consolider les secteurs d'emplois le long des autoroutes 20 et 40 et du chemin Sainte-Marie en favorisant l'implantation d'entreprises de haute technologie.

6 Favoriser un développement résidentiel et à vocation économique axé sur l'utilisation du transport collectif aux abords des gares de Baie-d'Urfé et de Beaurepaire.

7 Définir et appliquer des critères urbanistiques, de design urbain et d'architecture novateurs respectant les milieux naturels et le caractère des lieux : intégrer les grands espaces verts existants, limiter l'abattage des arbres et les surfaces minéralisées, prévoir des bassins de rétention, favoriser l'utilisation de matériaux écologiques, maximiser l'ensoleillement par l'orientation appropriée de la grille de rues et des bâtiments.

8 Améliorer l'accès aux gares de train de banlieue en prolongeant notamment le boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan et en aménageant un axe routier urbain dans l'emprise de l'autoroute 440.

9 Intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied lors de la réalisation des nouveaux liens routiers.

# 4.18 Laurentien–Lachapelle

## Orientations générales

- Mettre en valeur le boulevard Laurentien comme entrée de ville
- Optimiser le développement du secteur en favorisant la construction de projets résidentiels sur le boulevard Laurentien ainsi que l'intensification et la diversification des activités aux abords de la gare Bois-Franc
- Rehausser la qualité de l'architecture et de l'aménagement du domaine public
- Améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes
- Protéger et mettre en valeur les éléments du parcours riverain



## Problématique

Le boulevard Laurentien constitue une entrée de ville importante. Ses abords forment toutefois un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé qui offre un excellent potentiel de mise en valeur, principalement à des fins résidentielles. De plus, le prolongement potentiel de la ligne 2 du métro à partir de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare Bois-Franc justifie l'intensification et la diversification des activités aux abords de cette gare. La mise en valeur du secteur devra toutefois résoudre certaines contraintes, principalement causées par le passage d'une ligne aérienne de transport d'électricité et la présence d'un poste d'Hydro-Québec ainsi qu'une cour de voirie municipale.

Des interventions sont également nécessaires afin d'améliorer l'image du secteur. La disparité architecturale, la présence de nombreux stationnements et la variation des marges de recul contribuent à son caractère déstructuré. L'aménagement du domaine public, souvent dépourvu d'un mobilier urbain adéquat et de trottoirs d'une largeur suffisante, décourage les déplacements à pied et à vélo. L'absence d'arbres sur la majeure partie du boulevard et le manque d'encadrement quant à l'affichage commercial sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest contribuent à donner une image négative à l'ancien noyau villageois de Cartierville.

La primauté accordée à la circulation routière dans le secteur diminue grandement la qualité des milieux de vie. Le territoire accueille en effet un important volume de circulation de transit en provenance de Laval. Le rabattement de plusieurs circuits d'autobus de Montréal et de Laval augmente le niveau de circulation dans le secteur et génère des nuisances pour les résidents. Ces contraintes se traduisent notamment par la détérioration du cadre bâti du secteur et le déclin de l'activité commerciale sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest.

Identifié comme un élément du parcours riverain, le boulevard Gouin Ouest comporte plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial et offre quelques percées visuelles sur la rivière des Prairies méritant d'être mises en valeur.

## Balises d'aménagement

1 Mettre en valeur le potentiel des sites sous-utilisés du boulevard Laurentien en privilégiant la fonction résidentielle avec, en complémentarité, des commerces et des équipements collectifs.

2 Soutenir le développement mixte de moyenne densité des terrains situés aux abords de la gare Bois-Franc.

3 Favoriser la reconfiguration de certains îlots du boulevard Laurentien de façon à faciliter leur développement et à améliorer l'image de cette entrée de ville.

4 Étudier la possibilité de déménager ou de modifier l'aménagement du poste d'Hydro-Québec, de la ligne aérienne de transport d'électricité et de la cour de voirie afin de favoriser la mise en valeur du secteur.

5 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur le boulevard Laurentien de façon à assurer une production architecturale de qualité et à minimiser la présence de stationnements hors rue devant les bâtiments.

6 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public du boulevard Laurentien en favorisant notamment la plantation d'arbres, l'aménagement d'espaces verts et de trottoirs de largeur suffisante et l'installation d'un mobilier urbain de qualité.

7 Réglementer l'affichage commercial et l'implantation de panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest.

8 Intervenir de façon concertée et intégrée dans le secteur à revitaliser en prévoyant notamment des actions visant à améliorer la qualité des logements et l'interface entre les milieux de vie, la voie ferrée et le boulevard Laurentien.

9 Soutenir la consolidation du commerce de proximité sur le boulevard Gouin Ouest.

10 Redonner à la rue Lachapelle son caractère de voie de circulation locale.

11 Construire de nouvelles voies cyclables dans le secteur afin de mieux le relier au reste du réseau cyclable montréalais.

12 Mettre en valeur les éléments du parcours riverain, dont les bâtiments d'intérêt patrimonial sur le boulevard Gouin Ouest et les vues vers la rivière des Prairies.

# 4.19
# Meadowbrook

## Orientations générales

- Optimiser l'utilisation du secteur, notamment en relation avec les réseaux de transport routiers et ferroviaires existants
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Atténuer les nuisances causées par les activités ferroviaires



## Problématique

Le secteur Meadowbrook présente une superficie totale de 57 hectares, répartie dans l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest (31 ha) et dans l'arrondissement de Lachine (26 ha). Actuellement occupé par le golf Meadowbrook, le site est la propriété du Canadien Pacifique (CP) et de ses filiales depuis 1917. D'abord un club de loisirs, le site a été transformé en golf dans les années 1930. Depuis quelques décennies, on envisage de le mettre en valeur par la construction d'habitations.

L'avenir du secteur Meadowbrook n'est toutefois pas encore déterminé. Diverses options, ou une combinaison de celles-ci, sont envisageables : préserver le terrain de golf, aménager un parc ou, dans l'optique d'une consolidation du tissu urbain, permettre la réalisation de projets immobiliers de faible ou de moyenne densité. Quelle que soit la décision, la mise en valeur du secteur devra se faire en fonction des atouts et des contraintes du site, dans une optique de développement durable.

Actuellement, l'enclavement du site est une importante contrainte. En effet, il est bordé par une voie de chemin de fer au sud, par des résidences à l'est et par deux triages du CP au nord et à l'ouest. Le chemin De La Côte-Saint-Luc est le seul accès routier. Toutefois, il est possible d'envisager un lien routier avec la rue Norman, afin d'améliorer l'accessibilité au site.

Tout éventuel projet de développement devra tenir compte de la présence des activités ferroviaires qui génèrent des niveaux significatifs de bruit. Par ailleurs, la nature des marchandises transitant par les triages et par les voies de passage peut aussi être une source d'inquiétude relativement à la sécurité du public.

La rentabilité fiscale de tout projet devra être évaluée en tenant compte, entre autres, de la capacité actuelle des infrastructures d'aqueduc et d'égout.

Néanmoins, certaines caractéristiques du secteur le rendent très attrayant, en particulier la végétation mature et diverse. Le secteur est aussi privilégié par sa localisation dans la partie centrale de l'Île. Et si l'accès routier est problématique, il pourrait facilement être corrigé par l'aménagement d'une gare de train de banlieue. En effet, les trains en provenance de Rigaud empruntent les voies du CP qui longent le golf, au sud, pour accéder au Centre des affaires.

## Balises d'aménagement

1 Mettre en place un mécanisme de concertation réunissant l'ensemble des partenaires concernés.

2 Étudier les questions d'accessibilité et de circulation en vue du désenclavement du secteur, notamment par la rue Norman.

3 Envisager l'aménagement d'une gare de train de banlieue, dans le cas où le choix serait fait de réaliser des projets immobiliers dans le secteur.

4 Atténuer les nuisances générées par les activités ferroviaires dans les milieux de vie.

5 Évaluer et tenir compte des capacités actuelles des réseaux d'aqueduc et d'égout.

6 Mettre en valeur le potentiel paysager du site et préserver les arbres d'intérêt.

# 4.20
# Mont Royal

## Orientations générales

- Assurer la pérennité de la valeur symbolique et d'usage du mont Royal, du milieu naturel et de ses paysages
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique
- Améliorer les liens entre le mont Royal et les milieux avoisinants



## Problématique

Le paysage montréalais est caractérisé par la prééminence du mont Royal. La configuration urbaine est en bonne part tributaire de la présence de la montagne et de ses trois sommets, à la fois points de repère et symboles de la ville, imprégnant l'histoire tout comme l'imaginaire collectif.

Lieux prestigieux, les flancs du mont Royal se sont graduellement urbanisés à partir du XIX$^{e}$ siècle. Le parc du Mont-Royal, institué en 1876, l'a consacré comme destination prisée non seulement par les résidents, mais aussi par les visiteurs, pour le repos, la détente, le loisir, l'observation de la faune et de la flore ainsi que les panoramas sur la ville et le fleuve. Ce vaste espace vert est aussi marqué par la présence des cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal. La mise en valeur de ce secteur unique de Montréal repose sur la diversité des éléments qui s'y retrouvent et la spécificité des paysages qui le composent : lieux de commémoration, patrimoine bâti, paysager et archéologique d'intérêt, art public et funéraire, bois et sanctuaires d'oiseaux, tel le parc Summit.

En 1988, la Ville de Montréal créait le site du patrimoine du mont Royal. Pour assurer la pérennité du parc, des aménagements s'inscrivant dans la continuité de l'esprit prévalant lors de sa création et de sa conception par Frederick Law Olmsted ont été réalisés et d'autres sont à prévoir.

Depuis l'adoption du Plan de mise en valeur du mont Royal en 1992, plusieurs interventions ont été complétées. Le contexte ayant changé, il est maintenant nécessaire d'actualiser ce Plan afin d'y intégrer de nouvelles préoccupations, notamment la protection du paysage. Aussi il est à prévoir des mesures de protection novatrices et l'instauration d'un mode de gestion écologique, d'autant plus qu'il s'agit d'un écoterritoire comportant des objectifs de conservation et d'aménagement liés à la protection de ce milieu naturel d'intérêt. Ainsi, l'agrandissement éventuel des grands ensembles institutionnels, conventuels, scolaires et hospitaliers ou leur transformation à d'autres usages de même que les modifications au paysage devront être intégrés à la nouvelle réflexion, tout comme la préservation des vues sur le mont Royal à partir de différents endroits de la ville. En outre, des aménagements visant à atténuer les impacts de la fréquentation s'avéreront nécessaires pour certains milieux fragiles.

Les liens entre le mont Royal et la ville méritent une réflexion approfondie. Bien que la montagne soit ceinturée par des voies majeures de circulation, ses accès piétonniers et cyclables sont peu lisibles et malaisés. Certains projets de réaménagement sont prévus : c'est le cas notamment du démantèlement et du réaménagement des échangeurs des avenues Du Parc et Des Pins Ouest et des chemins De La Côte-des-Neiges et Remembrance. En relation avec la problématique de l'accessibilité, il apparaît également opportun d'intégrer à la réflexion la desserte en transport collectif et touristique ainsi que l'aménagement des stationnements.

Enfin, le statut d'arrondissement historique et naturel attribué par le gouvernement du Québec se juxtapose aux limites des arrondissements de Montréal et ajoute une autre dimension à la planification et à la gestion de ce site exceptionnel. Celles-ci doivent alors se faire de façon intégrée et en concertation avec tous les intervenants concernés : les citoyens, les groupes de protection, les grandes institutions ainsi que le gouvernement du Québec.

## Balises d'aménagement

1. Raffiner les mesures de protection et de mise en valeur fondées sur les spécificités du territoire à l'étude, en particulier celles relatives à la protection du milieu naturel.
2. Poursuivre l'encadrement des nouvelles constructions et les interventions d'aménagement sur les domaines public et privé (bâtiments, mausolées, équipements de transmission, etc.).
3. Protéger les espaces forestiers constitués de trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborescente) sur les sommets et sur les flancs.
4. Protéger et mettre en valeur certaines vues sur et à partir du mont Royal (voir objectif 11).
5. Améliorer les accès piétonniers et cyclables et retisser les liens entre la montagne et les milieux avoisinants en profitant notamment des réaménagements prévus aux échangeurs des avenues Des Pins Ouest et Du Parc et des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges.
6. Améliorer la desserte en transport collectif et touristique en examinant, par exemple, la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif vers le Quartier des spectacles, le Vieux-Port et le parc Jean-Drapeau.

# 4.21 Notre-Dame Est

## Orientations générales

- Répondre aux besoins de transport des personnes et des marchandises tout en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie
- Accroître la place du piéton et du cycliste
- Mettre en valeur les sites vacants ou sous-utilisés
- Protéger et mettre en valeur les éléments significatifs du parcours riverain et du patrimoine bâti

## Problématique

La rue Notre-Dame Est constitue l'axe majeur de transport des personnes et des marchandises vers le Centre depuis l'est de la ville. La qualité de vie des résidents est grandement affectée par la circulation sur la rue Notre-Dame Est ainsi que par ses débordements, entre autres sur les rues Sainte-Catherine et Hochelaga. Les secteurs avoisinants présentent également des déficiences quant à l'accessibilité, à la qualité des lieux publics et à l'état du cadre bâti. Par ailleurs, et dans une vision intégrée de l'aménagement du territoire, la desserte en transport collectif mérite un examen approfondi, tout comme la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

De nombreux sites industriels vétustes ou vacants, par exemple dans l'axe du prolongement du boulevard De L'Assomption, pourront faire l'objet d'un développement à des fins économiques, en tenant compte du niveau de contamination des sols. Aux abords de la Maison de Radio-Canada et du pont Jacques-Cartier, de nombreux terrains vacants offrent la possibilité d'accueillir des bâtiments à usages mixtes dont l'architecture contribuera à rehausser l'image du secteur. Celui-ci bénéficierait aussi du réaménagement du square Papineau, qui se réduit actuellement à un terre-plein sur l'avenue du même nom.

Les liens entre les milieux de vie et le fleuve sont à développer, et ce, tout en prévoyant la poursuite des activités portuaires qui revêtent un caractère économique stratégique. Par ailleurs, le secteur recèle des éléments significatifs du patrimoine bâti, notamment de nature industrielle, qui méritent une attention particulière en matière de préservation et de mise en valeur.



## Balises d'aménagement

1 Aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souligny, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption.

2 Améliorer la desserte en transport collectif en répondant à la fois aux besoins des résidents du secteur et de ceux des secteurs plus à l'est.

3 Limiter la circulation de transit dans les milieux de vie, entre autres en éliminant certains accès.

4 Atténuer les nuisances découlant de la circulation routière.

5 Améliorer la qualité du paysage urbain aux abords du corridor de la rue Notre-Dame Est en favorisant, entre autres, la reconstruction sur certaines têtes d'îlots et en intervenant sur l'aménagement du domaine public, comme le square Papineau.

6 Aménager, en priorisant un couvert végétal important, des lieux publics conviviaux et sécuritaires.

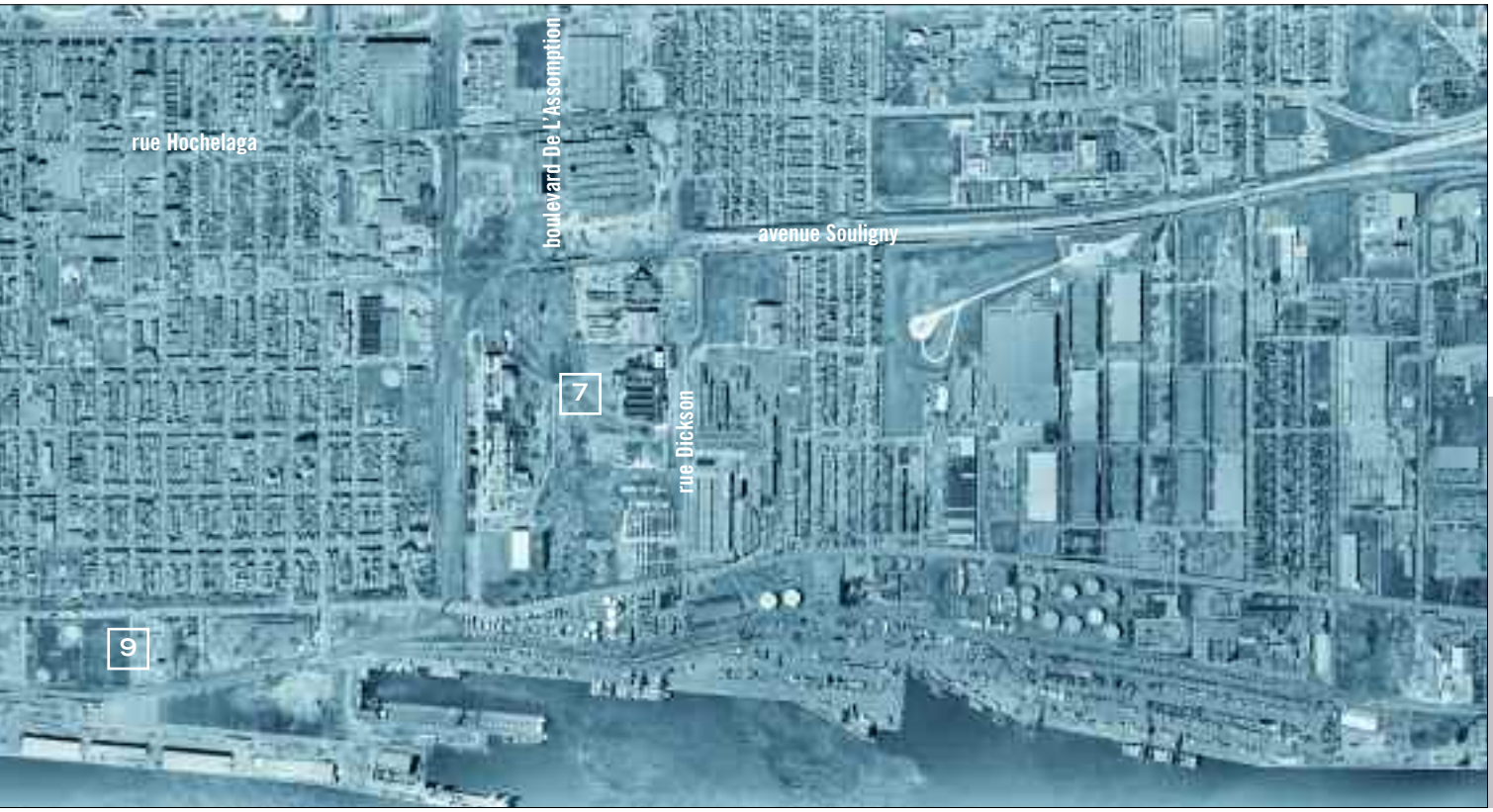
7 Mettre en valeur à des fins principalement économiques les terrains vacants ou sous-utilisés, notamment dans l'axe du prolongement du boulevard De L'Assomption et aux abords de la Maison de Radio-Canada et du pont Jacques-Cartier.

8 Créer et mettre en valeur les percées visuelles sur le fleuve et sur les activités portuaires.

9 Relier les parcs Champêtre et Morgan et raccorder le parc Bellerive aux milieux de vie situés au nord de la rue Notre-Dame Est.

10 Préserver et mettre en valeur les sites et les bâtiments d'intérêt patrimonial.

11 Mettre en place des mécanismes de concertation traitant des questions d'aménagement entre la Ville, le port de Montréal, le ministère des Transports du Québec et les compagnies ferroviaires.



# 4.22 Quartier des spectacles

## Orientations générales

- Mettre en valeur et soutenir les lieux de production, de création et de diffusion culturelles en complémentarité avec les activités résidentielles et commerciales
- Stimuler le développement immobilier
- Consolider la fonction résidentielle dans le faubourg Saint-Laurent
- Soutenir la vitalité de la rue Sainte-Catherine
- Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public



## Problématique

Le Quartier des spectacles regroupe une grande partie des lieux montréalais de création, de production et de diffusion culturelles. Ils s'imbriquent dans un secteur diversifié et voisinent les fonctions institutionnelle, résidentielle et commerciale. La concentration de ces activités culturelles constitue un atout important pour le dynamisme du secteur et le rayonnement de Montréal, notamment par l'achalandage qu'elle génère. Elle occasionne cependant aussi des contraintes, avec lesquelles doivent composer le développement de la fonction résidentielle et l'aménagement du domaine public.

La qualité de l'environnement du Quartier des spectacles est dépréciée par la présence de nombreux terrains vacants et de stationnement. Le développement immobilier de ces terrains, en particulier aux abords de la rue Sainte-Catherine, doterait le Quartier des spectacles d'une cohérence qui lui fait actuellement défaut. Toutefois, leur mise en valeur doit considérer les besoins liés à la tenue d'événements extérieurs et conserver certains espaces libres aménagés à des fins publiques. Dans cet esprit, deux nouvelles places seront aménagées au cours des prochaines années, la place des Festivals et la place Eugène-Lapierre, et le stationnement du Gesù sera converti en espace vert.

Le faubourg Saint-Laurent, au cœur du Quartier des spectacles, est doté d'une identité encore étroitement associée à la marginalité. Il offre à maints égards l'image d'un milieu déstructuré où la fonction résidentielle éprouve des difficultés à s'épanouir. Le développement de cette dernière est cependant une voie privilégiée pour sa revitalisation. L'arrivée de nouveaux résidents profiterait notamment à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine, trait d'union entre le Quartier latin et le secteur de la Place-des-Arts, en la rendant plus animée, donc plus sûre et plus agréable à parcourir.

Le boulevard Saint-Laurent possède un caractère emblématique souligné par sa désignation en tant que lieu historique et national par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Cependant, certaines portions du boulevard sont quelque peu déstructurées et le cadre bâti y manque d'harmonie.

La qualité de l'aménagement du domaine public et de son entretien mériterait d'être rehaussée dans l'ensemble du Quartier des spectacles de manière à accroître la convivialité pour les piétons et les personnes qui y accèdent en transport collectif.

## Balises d'aménagement

1 Accroître la visibilité des lieux à vocation culturelle.

2 Développer des mécanismes favorisant le maintien des lieux à vocation culturelle et des artistes résidant dans le secteur.

3 Favoriser le développement de la fonction résidentielle dans le faubourg Saint-Laurent.

4 Assurer la quiétude des milieux de vie, notamment par l'application de normes ou de critères intégrés à la réglementation.

5 Densifier l'utilisation du site des Habitations Jeanne-Mance à des fins résidentielles et intervenir sur ses abords afin d'améliorer son intégration au milieu environnant.

6 Compléter les aménagements des abords de la station de métro Saint-Laurent.

7 Maintenir la réglementation visant à assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée sur la rue Sainte-Catherine.

8 Mettre en valeur le boulevard Saint-Laurent en respectant les éléments qui lui confèrent son caractère emblématique.

9 Améliorer l'aménagement des principaux axes telle la rue Berri où les interventions viseront notamment à accorder une place accrue aux piétons.

10 Mettre en place une signalisation appropriée des secteurs d'intérêt : Quartier latin, Vieux-Montréal, Quartier chinois, Quartier international, Village et Centre des affaires.

# 4.23 Réseau piéton intérieur

## Orientations générales

- Assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue
- Améliorer la fonctionnalité du réseau : accès, heures d'ouverture, aménagement, sécurité et orientation des usagers
- Encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif

## Problématique

En 1962, le réseau piéton intérieur prend forme avec la construction d'un lien protégé entre la Gare centrale et la galerie marchande de la Place Ville-Marie. Au fil des ans, le réseau évolue au gré de différents projets immobiliers dans un esprit unique de partenariat public-privé. Liant une variété de fonctions urbaines (bureaux, commerces, logements, équipements collectifs et institutionnels), le réseau piéton intérieur s'articule autour de 10 stations de métro du Centre et permet aux usagers de se déplacer à l'abri des conditions météorologiques extrêmes. L'ouverture de nombreuses galeries marchandes au Centre, connectées au réseau piéton intérieur, a contribué à maintenir l'importance du secteur au sein de la structure commerciale métropolitaine.

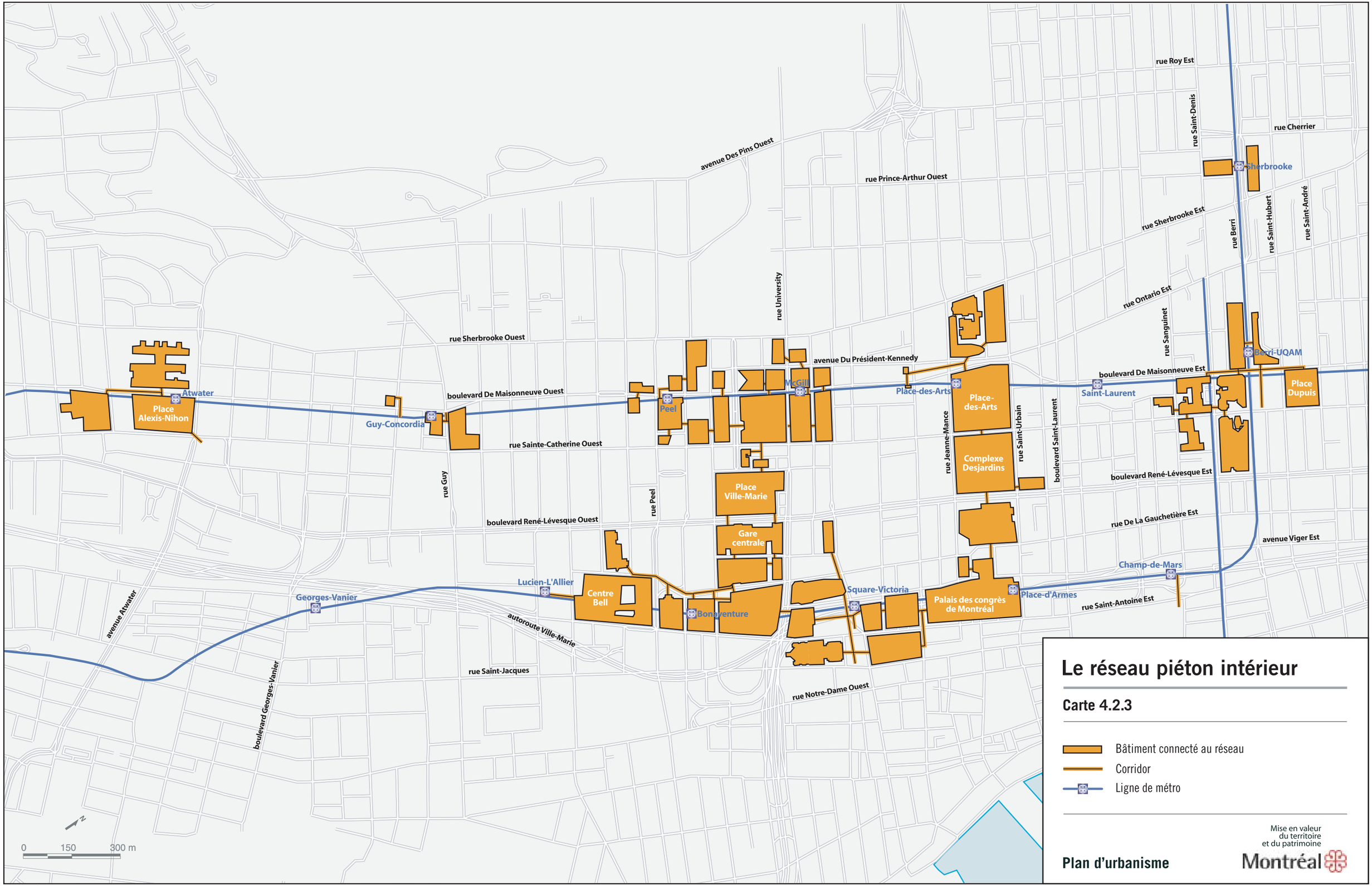
Aménagé presque entièrement en souterrain, le réseau piéton a l'avantage, contrairement aux réseaux aériens présents dans d'autres villes, de ne pas engendrer d'intrusions visuelles. Il pose en revanche d'autres difficultés, principalement quant à l'animation sur rue. En effet, plusieurs immeubles raccordés au réseau offrent peu d'ouvertures et d'accès directs aux commerces à partir du trottoir. De plus, le long de certains tronçons, le peu d'achalandage et l'absence d'activité à certaines périodes de la journée peuvent susciter un sentiment d'insécurité.

L'absence d'une planification soutenue et intégrée fait en sorte que le réseau piéton intérieur, composé d'une succession de tronçons, ne constitue pas un véritable ensemble clairement défini. Parfois la variation des niveaux, le manque de signalisation adéquate et de percées visuelles vers l'extérieur rendent laborieux les parcours des usagers, particulièrement ceux à mobilité réduite. La disparité des règles d'aménagement et des modalités d'accès contribue aussi à l'hétérogénéité du réseau. Le projet de signalisation récemment implanté dans le Quartier international de Montréal, connu sous le nom de « RÉSO »,représente à cet égard une initiative exemplaire visant à uniformiser la signalisation dans le réseau piéton intérieur.

Tout en répondant aux enjeux inhérents à cet environnement urbain particulier, la planification détaillée du réseau piéton intérieur devra tenir compte des préoccupations des intervenants des secteurs public et privé et des impacts possibles du développement sur les activités urbaines du Centre. Par ailleurs, la planification détaillée du réseau piéton intérieur devra être menée parallèlement et dans le respect des orientations et des balises énoncées à la planification détaillée du Centre des affaires (voir la section 4.10).

## Balises d'aménagement

1. S'assurer que les bâtiments raccordés au réseau piéton intérieur maintiennent une interaction avec la rue et maximisent les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir, tout en favorisant l'implantation d'usages commerciaux générateurs d'animation au rez-de-chaussée.
2. Définir et appliquer des normes visant à harmoniser l'aménagement (accessibilité, design, éclairage, ventilation) et les heures d'ouverture ainsi qu'à assurer l'entretien et la sécurité du réseau, tant sur le domaine public que privé.
3. Implanter la signalisation « RÉSO » dans l'ensemble du réseau piéton intérieur afin d'améliorer l'orientation des usagers.
4. Viser l'accessibilité universelle de l'ensemble du réseau.
5. Définir les axes et les modalités de développement du réseau piéton intérieur de manière à encourager l'utilisation du transport collectif.




# Le réseau piéton intérieur

## Carte 4.2.3

Bâtiment connecté au réseau

Corridor

Ligne de métro

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

4.2.3 (p.269

Novembre 2004

# 4.24
# Sites Glen et Turcot

Ce secteur est composé de deux sous-secteurs distincts méritant toutefois une approche d'aménagement globale et concertée, compte tenu qu'ils sont intimement liés au projet de reconstruction de l'échangeur Turcot prévu par le ministère des Transports du Québec.

## Orientations générales

- Favoriser une production architecturale de qualité, compte tenu de la grande visibilité des deux sites
- Préserver et mettre en valeur la falaise Saint-Jacques

**Turcot :**

- Favoriser l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois et une certaine densité de construction
- Améliorer l'accessibilité afin de mettre en valeur le site

**Glen :**

- Favoriser l'implantation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur la partie ouest du site et un développement résidentiel sur la partie est
- Améliorer l'accessibilité routière au site tout en minimisant la circulation de transit dans les milieux de vie
- Intensifier et diversifier les activités aux abords de la station intermodale Vendôme



# Sites Glen et Turcot

(suite)

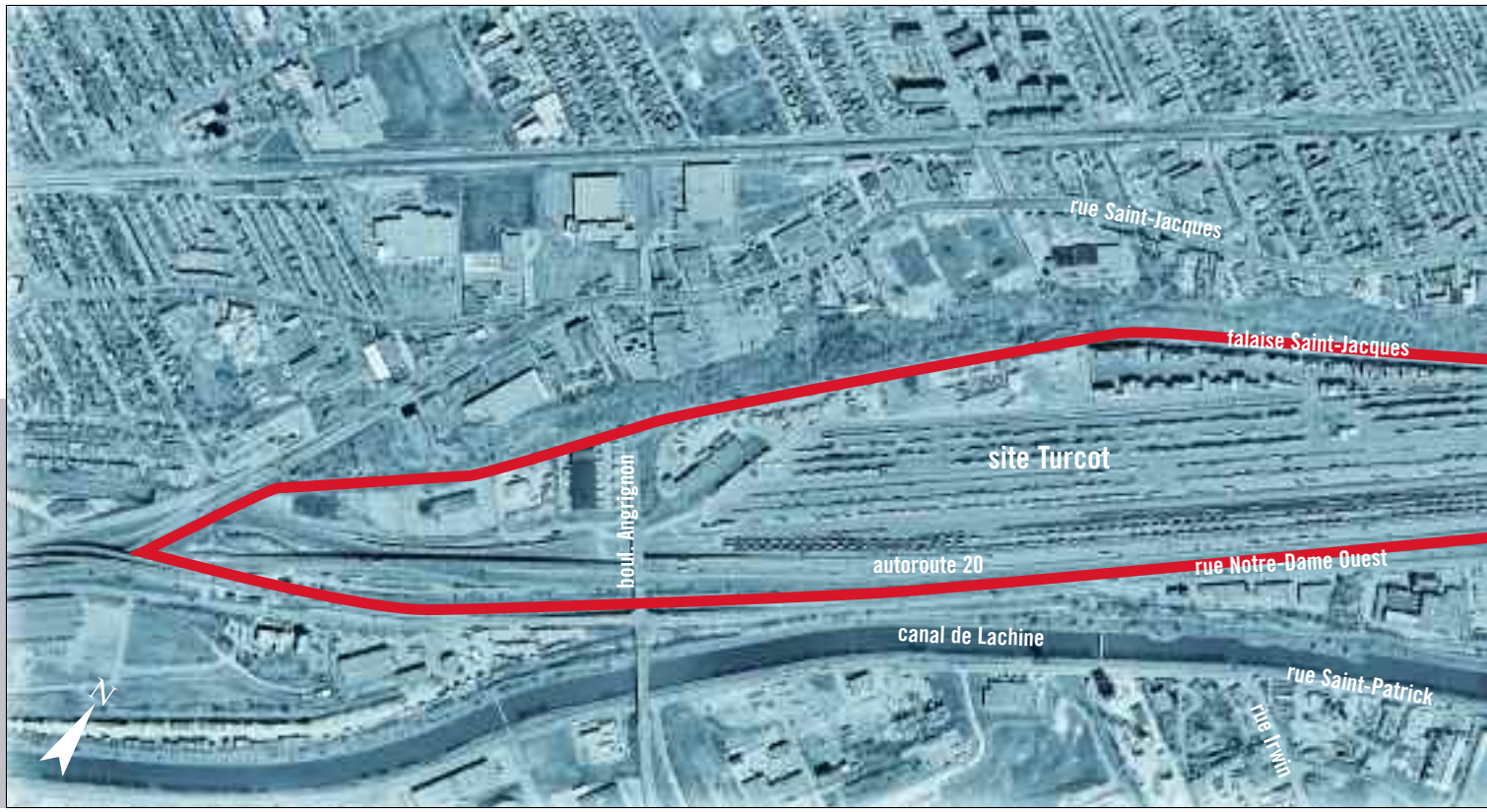
## Problématique

Le secteur est constitué de deux anciens triages ferroviaires maintenant démantelés. Hormis quelques activités résiduelles, ces sites vacants jouissent d'une excellente visibilité et offrent un important potentiel de mise en valeur. La très grande superficie de terrains disponibles, la proximité de grands axes routiers régionaux ainsi que la relative proximité du Centre et de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constituent des atouts importants. En raison de ces atouts non négligeables, la partie ouest du site Glen, située à proximité de la gare intermodale Vendôme, a été choisie par le gouvernement du Québec pour accueillir le futur Centre universitaire de santé McGill.

Toutefois, d'importantes contraintes nuisent à l'éventuelle mise en valeur de ces deux sites. En effet, d'importantes barrières physiques limitent leur accessibilité routière. D'ailleurs, certaines intersections pourraient difficilement supporter un accroissement éventuel de la circulation sans devenir congestionnées. En outre, les deux sites sont affectés par d'importantes nuisances sonores émises par les véhicules ou les trains circulant sur les voies qui leur sont adjacentes.

Le risque de contamination des sols ainsi que l'absence d'infrastructures de distribution d'eau et d'égouts sanitaires et pluviaux pourraient également accentuer les difficultés de mise en valeur de ces deux sites. De plus, le développement d'une partie du site Turcot risque d'être reporté de quelques années en raison de son utilisation temporaire, prévue par le ministère des Transports du Québec, pendant les travaux de réaménagement de l'échangeur Turcot.

Finalement, la falaise Saint-Jacques, reconnue comme écoterritoire, pourra être mise en valeur et ainsi contribuer positivement au développement des sites. Elle constitue toutefois une importante barrière naturelle limitant l'accessibilité des lieux et pouvant réduire le potentiel de développement par l'instabilité qui la caractérise.



## Balises d'aménagement

### Turcot :

1 Définir et mettre en œuvre un concept d'aménagement et une stratégie de développement.

2 Effectuer la caractérisation des sols et évaluer les coûts inhérents à leur réhabilitation.

3 Analyser la possibilité de déplacer, vers la falaise, les voies ferrées ainsi que les voies autoroutières existantes afin d'améliorer le potentiel d'accessibilité et de développement du site à partir du réseau routier existant; sinon, réorganiser ou modifier les principales intersections et envisager le prolongement de la rue Irwin vers le site afin de le desservir par la rue Notre-Dame Ouest ou la rue Saint-Patrick.

4 Assurer une desserte adéquate du site en transport collectif.

5 Favoriser un cadre bâti relativement dense et cibler l'implantation d'entreprises industrielles génératrices d'emplois.

6 Assurer une production architecturale de qualité.

7 Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques, notamment quant aux problèmes d'érosion.

### Glen :

1 Soutenir l'implantation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur la partie ouest du site et le développement à des fins résidentielles de la partie est tout en respectant les caractéristiques du secteur environnant.

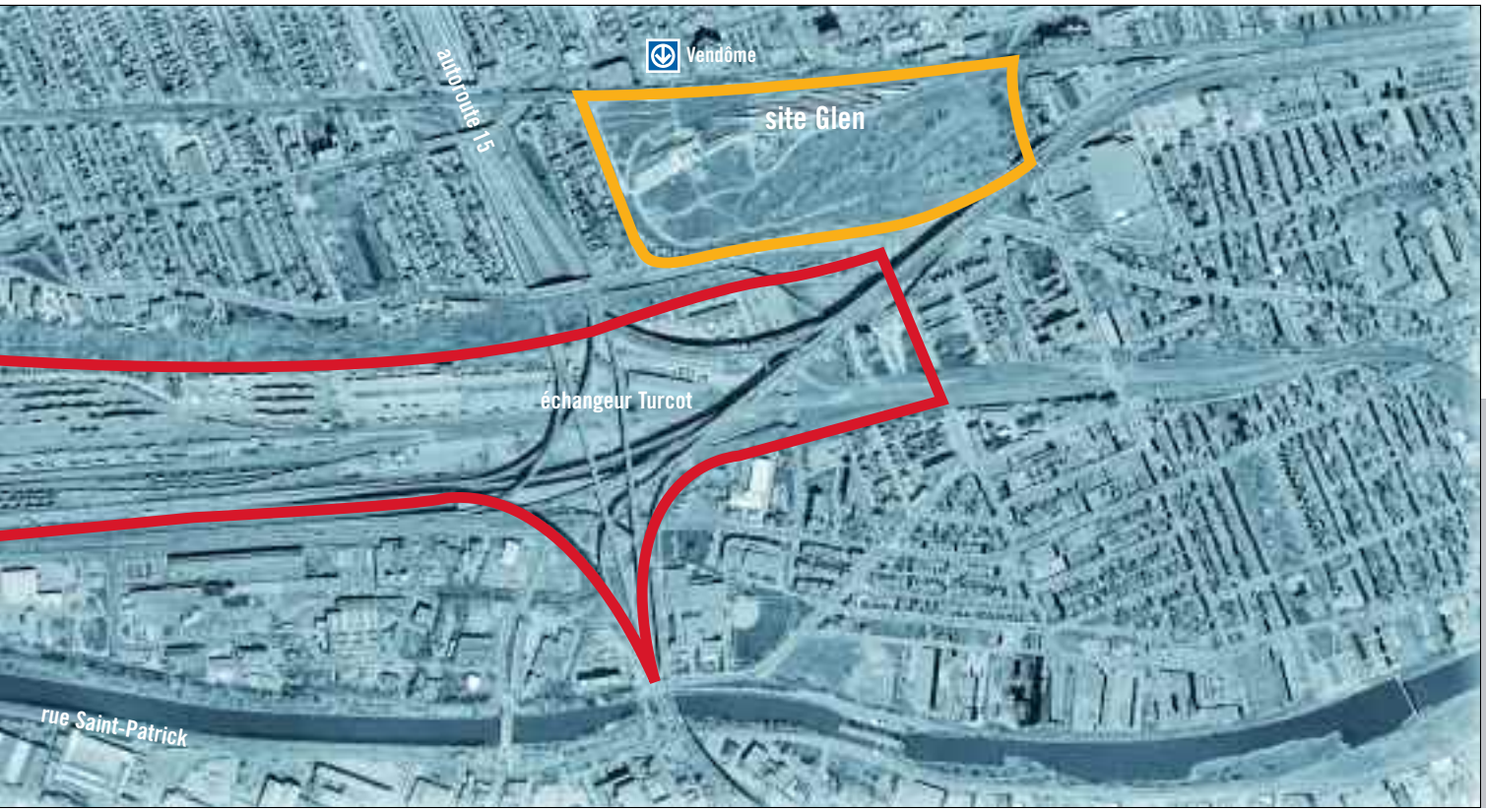
2 Améliorer l'accessibilité du site afin d'accroître son potentiel de développement et d'augmenter la sécurité publique (analyser divers scénarios de réaménagement routier, dont la possibilité de revoir le tracé de la rue Saint-Jacques, notamment vers le bas de la falaise).

3 Assurer une production architecturale de qualité et préserver certaines vues et perspectives vers la montagne et le fleuve.

4 Assurer une densité ainsi qu'une diversité des usages appropriées aux abords de la station intermodale Vendôme.

5 Harmoniser la trame urbaine du développement résidentiel au secteur environnant.

6 Favoriser l'aménagement de nouveaux lieux publics exploitant les différentes perspectives visuelles à partir de l'escarpement.



# Partie III.

## Le document complémentaire

# Le rôle du document complémentaire et son niveau d'intervention

Le document complémentaire fait partie intégrante du Plan d'urbanisme. Son inclusion est requise par la Charte de la Ville de Montréal et découle des particularités du contexte montréalais où les pouvoirs en matière de planification et de réglementation urbaines sont partagés entre la Ville et ses arrondissements.

En substance, le document complémentaire reprend un certain nombre d'éléments mis de l'avant par le Plan d'urbanisme (orientations, objectifs, actions, moyens de mise en œuvre) en vue de protéger, mettre en valeur et développer les attributs principaux de Montréal qui contribuent à ses qualités urbaines et à son identité d'ensemble. Il vise aussi à assurer la cohérence du développement urbain à l'échelle municipale. Pour ce faire, il traduit les éléments du Plan sous formes de règles et de critères qui seront intégrés dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements. Les règles et critères établis par le document complémentaire constituent des balises minimales que les arrondissements s'approprieront en les raffinant le cas échéant.

Il convient de souligner qu'une part importante de ces règles et critères figurent au document complémentaire adopté en octobre 2003 et qu'ils seront généralement reconduits ou bonifiés au présent document complémentaire.

Le présent document identifie les objectifs tirés du Plan et retenus aux fins d'encadrement réglementaire, de même qu'il précise la teneur des règles et des critères qui contribueront à l'atteinte de ces intentions.

L'entrée en vigueur du présent document complémentaire entraînera le remplacement du document complémentaire en vigueur et la révision conséquente, par les arrondissements, de leur réglementation.

Enfin, le document complémentaire se veut un instrument évolutif qui se renouvellera de concert avec le Plan d'urbanisme, document municipal de référence en matière d'aménagement urbain sur le territoire de la Ville de Montréal.

LE CONTEXTE JURIDIQUE

**La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme**

L'article 83 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) détermine les contenus obligatoire et facultatif du Plan d'urbanisme. Celui-ci dresse les orientations d'aménagement et de développement du territoire et présente les paramètres réglementaires de l'affectation du sol et de sa densité d'occupation.

Selon la règle de conformité établie par la Loi, les règlements d'urbanisme doivent se conformer au Plan d'urbanisme.

**La Charte de la Ville de Montréal**

Pour sa part, la *Charte de la Ville de Montréal* (L.R.Q., c. C-11.4) prévoit que le Plan d'urbanisme comprend un document complémentaire contenant des règles et critères dont doivent tenir compte les règlements d'urbanisme :

> « 88. Le plan d'urbanisme de la ville doit comprendre, en plus des éléments mentionnés à l'article 83 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1), un document complémentaire établissant des règles et des critères dont doivent tenir compte, dans tout règlement visé à l'article 131, les conseils d'arrondissement et obligeant ces derniers à prévoir, dans un tel règlement, des dispositions au moins aussi contraignantes que celles établies dans le document.
>
> Il peut comprendre, en outre des éléments mentionnés à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, relativement à tout ou partie du territoire de la ville, des règles visant à assurer l'harmonisation des règlements qui peuvent être adoptés par un conseil d'arrondissement en vertu de l'article 131 ou la cohérence du développement de la ville.
>
> (L.Q., 2000, c. 56, annexe I, a. 88; L.Q., 2001, c. 25, a. 265) »

Le partage des compétences en matière d'urbanisme entre la Ville et ses arrondissements est le suivant :

- La responsabilité d'adopter un plan d'urbanisme comprenant un document complémentaire relève du conseil municipal. Ce Plan s'applique à l'ensemble du territoire montréalais (articles 87 et 88);
- La compétence en matière de réglementation d'urbanisme relève des conseils d'arrondissements (article 131) et les règlements d'urbanisme s'appliquant au territoire de chacun des arrondissements, à l'intérieur desquels doivent être intégrés les règles et critères du document complémentaire, sont les suivants :
  - le règlement de zonage;
  - le règlement de lotissement;
  - les dérogations mineures;
  - les plans d'aménagement d'ensemble (PAE);
  - les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA);
  - les usages conditionnels et;
  - les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).

Le document complémentaire au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ne doit pas être confondu avec le document complémentaire du Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), prévu à la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* (L.Q., 2000, c. 34). Les contenus obligatoire et facultatif de ce document s'intéressant aux enjeux métropolitains seront donc introduits ou reconduits dans le document complémentaire de la CMM.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de ce schéma métropolitain, le Schéma d'aménagement de l'ex-Communauté urbaine de Montréal et son document complémentaire demeurent en vigueur et sont sous la responsabilité de la Ville de Montréal.

# Le contenu du document complémentaire

## Le document complémentaire : un instrument de mise en œuvre du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme énonce un ensemble d'orientations d'aménagement touchant une variété d'enjeux. Il décline ces orientations en objectifs, en actions et en moyens de mise en œuvre. Parmi ceux-ci, le document complémentaire a retenu les sujets qui, soit sont clairement identifiés dans le Plan comme devant faire l'objet d'un contrôle réglementaire à l'échelle municipale, soit sont de nature à contribuer significativement à l'atteinte des objectifs formulés dans le cadre du Plan.

Le document complémentaire épouse la structure du Plan et comporte un ensemble de dispositions qui sont rattachées à l'un ou l'autre des thèmes qui y sont abordés. Certaines mesures sont associées à un thème plutôt qu'à un autre parce qu'elles le concernent prioritairement, bien que d'autres thèmes puissent également être touchés. C'est ainsi que l'orientation 1 « Des milieux de vie de qualité,diversifiés et complets » ne se traduit pas par des mesures spécifiques dans le document complémentaire. Les objets qui pourraient être associés à cette orientation à caractère plutôt synthétique étant abordés ailleurs dans le document en relation avec d'autres orientations plus précises.

À l'inverse, certains thèmes font l'objet d'encadrements importants. Ainsi, les thèmes « Un paysage urbain et une architecture de qualité » et « Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé » représentent une part importante du document complémentaire. Ces thèmes à caractère plus qualitatif ont donné lieu à la formulation de dispositions diverses, règles et critères, visant à soutenir la production de milieux urbains de qualité respectueux de leurs caractéristiques distinctives.

D'autres thèmes donnent lieu à des dispositions moins élaborées selon que les objets eux-mêmes sont plus limités ou que les objectifs qui les concernent sont fortement ciblés. Ainsi, les dispositions relatives au stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie sont destinées à contribuer à l'atteinte des objectifs qui relèvent de l'orientation 2 traitant « des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain ». Le stationnement pour vélos vise à soutenir ce mode alternatif de transport.

L'orientation 3 « Un centre prestigieux, convivial et habité » est l'occasion de la formulation de dispositions qui concernent le commerce au Centre et qui visent à favoriser la vitalité commerciale et la qualité de l'animation urbaine qui lui sont associées et à contingenter certains usages à proximité de secteurs résidentiels. L'encadrement des impacts microclimatiques des projets de développement vise à assurer la qualité du milieu urbain à l'échelle du piéton.



Le document complémentaire ne comprend aucune disposition sur l'orientation 4 « Des secteurs d'emplois dynamiques,accessibles et diversifiés ».

L'orientation 5 « Un paysage urbain et une architecture de qualité » rassemble la majeure partie des mesures contenues dans le document complémentaire. La protection et la mise en valeur des paysages montréalais ainsi que la maîtrise de leur composition qualitative représentent en effet des objectifs importants du Plan d'urbanisme. La notion de paysage recouvre une réalité dynamique, évolutive, intégratrice et diversifiée. Dans le contexte de Montréal, elle réfère à une diversité d'éléments et de milieux qui sont autant de signaux et de lieux de vie et d'appartenance des Montréalais. La prédominance du mont Royal dans le paysage et sa mise en scène par la protection d'un ensemble de vues, la mise en valeur du parcours riverain tant dans ses composantes que dans les vues vers le fleuve et la rivière auxquels il donne accès, ainsi que l'encadrement des commerces de moyenne ou de grande surface afin d'en assurer la qualité de l'architecture et de l'insertion urbaine, représentent autant d'enjeux englobants qui recouvrent chacun un ensemble de mesures variées. Certaines situations pouvant survenir aux limites d'arrondissements sont identifiées en vue d'assurer une harmonisation des dispositions d'urbanisme en vigueur de part et d'autre de ces limites. Le document s'intéresse également à des objets plus circonscrits qui sont de nature à influencer significativement la qualité des paysages : la protection des arbres, l'aménagement des terrains et la place qui y est dévolue à l'automobile ainsi que l'encadrement des éléments ponctuels que sont les antennes, équipements mécaniques et enseignes publicitaires.

L'orientation 6 « Un patrimoine bâti,archéologique et naturel valorisé », à l'instar de l'orientation touchant le paysage, couvre un ensemble d'objets qui sont autant de territoires particuliers qui donnent lieu à la formulation de dispositions réglementaires et de critères qui viendront conditionner leur 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.

Enfin, l'orientation 7 « Un environnement sain » se traduit par des dispositions s'appliquant aux territoires et bâtiments qui voisinent les grandes infrastructures de transport, considérées ici comme sources de bruits et de vibrations.

Certains enjeux n'ont pas fait l'objet de dispositions, mais pourront dans l'avenir se traduire en mesures qui seront insérées dans le document complémentaire. La question des entrées de ville est un tel enjeu. Une approche globale de cette problématique permettra de définir le rôle potentiel que devraient tenir les outils réglementaires dans le cadre de solutions intégrées visant à rehausser la qualité des paysages des entrées de ville. D'autres mesures pourront s'ajouter dans l'avenir de manière à favoriser une amélioration constante de la réglementation d'urbanisme dans la production de milieux urbains de qualité.

# Table des matières

## Définitions


## 1. Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

Les dispositions du document complémentaire qui ont une portée sur les milieux de vie ont été rattachées aux objectifs plus spécifiques qui les concernent parmi les suivants.

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

- 2.1 Le stationnement pour véhicules automobiles
  - 2.1.1 Le nombre maximum d'unités de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie
  - 2.1.2 Le nombre maximum d'unités de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie en périphérie des stations de métro
  - 2.1.3 La localisation des aires de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie
  - 2.1.4 Le nombre maximum d'unités de stationnement hors de l'arrondissement de Ville-Marie, en périphérie des stations de métro et des gares de train de banlieue
- 2.2 Le stationnement pour vélos

## 3. Un Centre prestigieux, convivial et habité

- 3.1 Les projets générant des impacts microclimatiques
  - 3.1.1 Les impacts sur l'ensoleillement
  - 3.1.2 Les impacts éoliens
- 3.2 Le commerce au Centre
  - 3.2.1 La continuité commerciale et l'ouverture des façades
  - 3.2.2 Le contingentement de certains usages

## 4. Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

Le document complémentaire ne comprend aucune disposition pour cette orientation.

## 5. Un paysage urbain et une architecture de qualité

- 5.1 La prédominance du mont Royal
  - 5.1.1 Les limites de hauteur
  - 5.1.2 La silhouette du Centre
  - 5.1.3 Les vues
- 5.2 Le parcours riverain
  - 5.2.1 La protection des vues
  - 5.2.2 L'agrandissement ou la construction d'un bâtiment
- 5.3 Les commerces de moyenne ou de grande surface
  - 5.3.1 Les impacts sur la circulation
  - 5.3.2 Les critères d'implantation et d'intégration architecturale

# Table des matières


## 5. Un paysage urbain et une architecture de qualité (suite)

5.4 La compatibilité des dispositions d'urbanisme de part et d'autre des limites d'arrondissements
- 5.4.1 L'impact des constructions plus élevées
- 5.4.2 L'intégration générale des projets
- 5.4.3 Le contingentement
- 5.4.4 Le contrôle des nuisances à la source

5.5 Les impacts microclimatiques
- 5.5.1 Les impacts sur l'ensoleillement
- 5.5.2 Les impacts éoliens

5.6 Les arbres
- 5.6.1 L'abattage d'arbres
- 5.6.2 La préservation d'arbres
- 5.6.3 La protection d'arbres
- 5.6.4 La plantation d'arbres

5.7 L'aménagement des cours avant

5.8 Les antennes, les équipements mécaniques et les enseignes publicitaires
- 5.8.1 Les antennes
- 5.8.2 Les équipements mécaniques
- 5.8.3 Les enseignes publicitaires

## 6. Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

6.1 L'arrondissement historique et naturel du mont Royal
- 6.1.1 Les caractéristiques architecturales d'un bâtiment et d'un paysage
- 6.1.2 La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment
- 6.1.3 L'aménagement d'un terrain
- 6.1.4 La modification du parcellaire
- 6.1.5 L'installation d'un équipement mécanique, d'une antenne ou d'une enseigne

6.2 Les secteurs et bâtiments patrimoniaux
- 6.2.1 La protection du caractère
- 6.2.2 La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment
- 6.2.3 L'aménagement d'un terrain

6.3 Les territoires d'intérêt archéologique

6.4 Les écoterritoires
- 6.4.1 Les opérations cadastrales
- 6.4.2 La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment et les opérations de remblai ou de déblai

## 7. Un environnement sain

7.1 Les grandes infrastructures de transport
- 7.1.1 Les autoroutes, voies de chemin de fer et gares de triage
- 7.1.2 L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

# Table des matières

## Cartes et illustrations


| | |
|---|---|
| Annexe A | Les secteurs de grandes hauteurs |
| Annexe B | La silhouette du Centre |
| Annexe C | Les vues d'intérêt depuis le mont Royal |
| Annexe D | Les vues d'intérêt vers le mont Royal |
| Annexe E | Illustrations des vues d'intérêt offertes depuis et vers le mont Royal |
| Annexe F | Cotes altimétriques des vues |
| Annexe G | Secteurs requérant l'intégration soignée des équipements et constructions hors toit |
| Annexe H | Les limites de hauteurs |
| Annexe I | Les taux d'implantation |
| Annexe J | Les propriétés visées |
| Annexe K | Les milieux naturels et espaces verts protégés |

# Définitions

- **Aire de stationnement en façade :** une aire de stationnement aménagée dans un espace compris entre une limite de terrain bordant une voie publique et les plans de façade d'un bâtiment et leurs prolongements.
- **Emplacement situé en bordure d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage :** un immeuble bordant l'emprise d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage. Est aussi visé un immeuble situé à moins de 100 mètres d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage et qui en est séparé par une voie de circulation ou un parc, ou par une voie de circulation et par un parc.
- **Enseigne publicitaire :** une enseigne implantée sur un immeuble, située ailleurs qu'au lieu de l'établissement, du produit, du service ou de l'immeuble annoncé, tel un module publicitaire ou un panneau-réclame.
- **Équipement mécanique :** un appareil et un conduit électriques, de plomberie, de chauffage et de conditionnement de l'air tels qu'une thermopompe, un compteur d'électricité ou de gaz, un conduit de ventilation et un appareil de climatisation, à l'exception d'un appareil de climatisation individuel et amovible.
- **Module publicitaire :** une enseigne publicitaire dont la superficie est égale ou inférieure à 2,5 $m^2$.
- **Panneau-réclame :** une enseigne publicitaire dont la superficie est supérieure à 2,5 $m^2$.
- **Projet commercial de moyenne ou de grande surface :** un immeuble comprenant un établissement de vente au détail d'une superficie de plancher de 4 000 $m^2$ et plus, de même qu'un immeuble comprenant plus d'un établissement de vente au détail d'une superficie de plancher de 1 000 $m^2$ et plus.
- **Voie publique :** un espace public réservé à la circulation des véhicules et des piétons et donnant accès aux terrains riverains, excluant une ruelle.

## 1. Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

Les dispositions du document complémentaire qui ont une portée sur les milieux de vie ont été rattachées aux objectifs plus spécifiques qui les concernent, parmi les suivants.

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

# 2.1

## Le stationnement pour véhicules automobiles



### Mise en contexte

Les dispositions sur le stationnement découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 3.2 : Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif
- Action 3.5 : Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement
- Action 7.2 : Développer les terrains non bâtis du Centre
- Action 17.2 : Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre

Ces dispositions visent aussi plus précisément à :

- limiter l'offre de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie;
- limiter l'offre de stationnement en périphérie des stations de métro et de certaines gares de train de banlieue;
- exiger l'aménagement des aires de stationnement à l'intérieur des bâtiments dans l'arrondissement de Ville-Marie.

### Dispositions

2.1.1 Le nombre maximum d'unités de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie

- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit établir un nombre maximum d'unités de stationnement autorisé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment. Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles.

2.1.2 Le nombre maximum d'unités de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie en périphérie des stations de métro

- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit établir un nombre maximum d'unités de stationnement autorisé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment situé à moins de 500 mètres d'une station de métro. Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles.
- Le nombre maximum d'unités de stationnement autorisé à moins de 500 mètres d'une station de métro doit être inférieur au nombre maximum prescrit ailleurs sur le territoire de l'arrondissement, pour un même usage.

2.1.3 La localisation des aires de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie

- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit prévoir, pour les emplacements situés à l'ouest de la rue Amherst, que les unités de stationnement exigées lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment doivent être aménagées à l'intérieur d'un bâtiment. La construction, l'agrandissement ou le changement d'usage d'un bâtiment à des fins d'habitation ou de commerce de faible intensité ou à des fins de commerce lourd ou d'industrie lourde peuvent être exclus de ces exigences.

2.1.4 Le nombre maximum d'unités de stationnement hors de l'arrondissement de Ville-Marie, en périphérie des stations de métro et des gares de train de banlieue

- La réglementation des arrondissements autres que l'arrondissement de Ville-Marie doit établir un nombre maximum d'unités de stationnement autorisé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment situé à moins de 500 mètres d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue. Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles.

# 2.2

## Le stationnement pour vélos



### Mise en contexte

Les dispositions sur le stationnement pour vélos découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 3.5 : Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement
- Action 17.2 : Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre

Ces dispositions visent aussi plus précisément à :

- assurer la présence d'espaces de stationnement pour vélos à proximité des principales concentrations d'activités urbaines.

### Dispositions

- La réglementation d'arrondissement doit comprendre des dispositions portant sur les exigences de stationnement pour vélos lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment.

# 3. Un Centre prestigieux, convivial et habité

# 3.1

## Les projets générant des impacts microclimatiques



### Mise en contexte

Les dispositions sur les projets générant des impacts microclimatiques découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 7.1 : Assurer une qualité supérieure de l'architecture et des aménagements au Centre
- Action 7.4 : Raffermir ou améliorer le caractère particulier de certains axes du Centre
- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- améliorer le confort des piétons dans les lieux publics (rues, parcs, places et squares) en limitant les impacts des constructions sur les conditions de vent et d'ensoleillement.

## Dispositions

3.1.1 Les impacts sur l'ensoleillement

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une construction qui dépasse la hauteur sur rue dans un secteur identifié sur le plan joint en annexe A à la fin du document complémentaire et intitulé « Les secteurs de grandes hauteurs » tende à assurer une durée minimale d'ensoleillement à l'équinoxe d'au moins :
  - 150 minutes consécutives entre 12 et 15 h sur les rues d'ambiance d'orientation est-ouest identifiées sur la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre »;
  - 150 minutes consécutives ou une durée minimale d'ensoleillement résultant des hauteurs maximales en mètres sur rue sur les rues d'ambiance d'orientation nord-sud identifiées sur la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre »;
  - 90 minutes consécutives entre 12 et 15 h sur les rues d'orientation est-ouest autres que les rues d'ambiance identifiées sur la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre »;
  - 90 minutes consécutives ou une durée minimale d'ensoleillement résultant des hauteurs maximales en mètres sur rue sur les rues d'orientation nord-sud autres que les rues d'ambiance identifiées sur la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre »;
  - 8 heures consécutives entre 8 et 18 h sur au moins 50 % de la superficie des parcs et lieux publics, durée établie en fonction des hauteurs maximales en mètres prescrites et du potentiel de développement des terrains adjacents et évaluée avec et sans le projet.
- L' étude des impacts sur l'ensoleillement d'une construction située dans un secteur identifié sur le plan joint à la fin du document complémentaire et intitulé « Les secteurs de grandes hauteurs » doit être réalisée en fonction des paramètres suivants :
  - l'évaluation de l'ensoleillement doit être effectuée avec et sans le projet;
  - l'évaluation de l'ensoleillement doit considérer le potentiel de développement des terrains adjacents, déterminé par les hauteurs maximales sur rues;
  - la période d'ensoleillement à considérer lors de l'évaluation de l'impact sur une voie publique doit correspondre à la durée de la course du soleil d'un côté à l'autre de l'emprise de la voie publique, de telle sorte qu'au moins un trottoir soit ensoleillé.



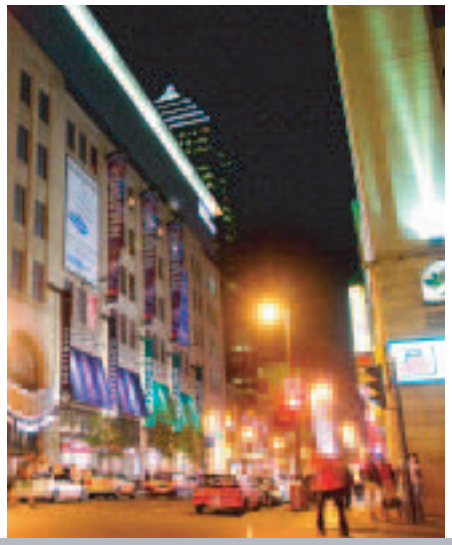


3.1.2 Les impacts éoliens

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une construction qui dépasse la hauteur sur rue dans un secteur identifié sur le plan joint en annexe A à la fin du document complémentaire et intitulé « Les secteurs de grandes hauteurs» doit :
  - tendre à ne pas générer d'impact éolien dont la vitesse moyenne au sol, calculée sur une base horaire, soit supérieure à 15 km/h en hiver et à 22 km/h en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 15 % du temps sur une rue d'ambiance identifiée à la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre », à 25 % sur les autres rues identifiées à ce plan et à 10 % dans un parc, un lieu public et une aire de détente;
  - tendre à ne pas générer de rafales au sol qui dépassent une vitesse au sol de 75 km/h durant plus de 1 % du temps. La période de référence pour l'évaluation de la rafale doit être de 2 secondes ou moins, avec une turbulence de 30 %.

# 3.2

## Le commerce au Centre



### Mise en contexte

Les dispositions sur le commerce au Centre découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 5.2 : Renforcer l'attrait commercial du Centre
- Action 6.2 : Consolider la fonction résidentielle au Centre

Ces dispositions visent plus spécifiquement à :

- assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments sur les principales rues commerçantes du Centre;
- assurer l'intégration des galeries marchandes sur les principales rues commerçantes du Centre par la présence d'espaces commerciaux directement accessibles de la rue;
- régir l'implantation d'activités potentiellement nuisibles à la quiétude des résidents.

### Dispositions

3.2.1 La continuité commerciale et l'ouverture des façades

- La réglementation d'arrondissement, pour les emplacements situés en bordure des rues commerçantes du Centre identifiées à l'illustration « Rues commerçantes du Centre à consolider », doit exiger :
  - que les locaux du rez-de-chaussée des bâtiments en bordure de la voie commerçante soient occupés par un commerce ou un équipement collectif ou institutionnel;

- que chaque établissement occupant une superficie de plancher au rez-de-chaussée et qui est adjacent en tout ou en partie à une façade donnant sur une de ces rues soit directement accessible à partir de cette rue commerçante;
- que la superficie des ouvertures prédomine sur les façades du rez-de-chaussée d'un commerce donnant sur ces rues.

3.2.2 Le contingentement de certains usages

- Dans les milieux de vie du Centre illustrés à la carte 2.3.2, intitulée « Un Centre habité », la réglementation d'arrondissement doit, pour les restaurants, débits de boissons alcoolisées, salles d'amusement, établissements exploitant l'érotisme et salles de danse de fin de nuit, et ce, lorsqu'ils sont situés dans un secteur de faible intensité commerciale :
  - inclure des dispositions exigeant une distance minimale entre établissements de même type;
  - prévoir une superficie de plancher maximale;
  - exiger que les accès et sorties, sauf les issues de secours, soient localisés directement sur une rue où le commerce est autorisé.

## 4. Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

Le document complémentaire ne comprend aucune disposition portant sur cette orientation.

## 5. Un paysage urbain et une architecture de qualité

# 5.1

## La prédominance du mont Royal



### Mise en contexte

Les dispositions sur la prédominance du mont Royal découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 11.1 : Préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain
- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- préserver la distinction des deux massifs formés par la montagne et les immeubles du Centre des affaires;
- protéger et mettre en valeur les vues vers et à partir de la montagne.

## Dispositions

5.1.1 Les limites de hauteur

- La réglementation d'arrondissement ne peut permettre une hauteur de bâtiment supérieure à la moins élevée des hauteurs suivantes :
  - Une hauteur de 232,5 mètres au-dessus du niveau de la mer;
  - Une hauteur de 200 mètres.
- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie ne peut prévoir des limites de hauteur en mètres supérieures aux limites de hauteur en mètres indiquées à la carte intitulée « Les limites de hauteur » jointe à la partie II du Plan.

5.1.2 La silhouette du Centre

- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit prévoir qu'un bâtiment qui dépasse la hauteur sur rue dans un secteur identifié sur la carte jointe en annexe A à la fin du document complémentaire, intitulé « Les secteurs de grandes hauteurs », doit tendre à s'insérer dans la silhouette du Centre, telle que représentée à l'illustration intitulée « La silhouette du Centre», jointe en annexe B à la fin du présent document complémentaire.
- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit prévoir qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment qui dépasse la hauteur sur rue dans un secteur identifié sur la carte jointe en annexe A à la fin du présent document complémentaire, intitulée « Les secteurs de grandes hauteurs », doit être réalisé en soignant l'intégration architecturale des équipements mécaniques et des constructions hors toit, notamment quant à la volumétrie, aux matériaux de revêtement et aux teintes utilisés.

5.1.3 Les vues

- La réglementation d'arrondissement doit inclure des règles ou des critères assurant qu'un projet de construction d'un nouveau bâtiment ou d'agrandissement d'un bâtiment doit tendre à maintenir des vues sur la montagne et sur le fleuve lorsque ce bâtiment est situé à l'extrémité ou sur le parcours d'une vue identifiée sur l'une des cartes intitulées « Les vues d'intérêt depuis le mont Royal » et « Les vues d'intérêt vers le mont Royal » respectivement jointes en annexes C et D à la fin du présent document complémentaire et telles qu'illustrées aux documents intitulés « Illustrations des vues d'intérêt offertes depuis et vers le mont Royal » joints en annexe E à la fin du présent document complémentaire.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir que le paragraphe précédent ne s'applique pas à un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment dont la hauteur n'excède pas les cotes altimétriques identifiées sur les cartes intitulées « Cotes altimétriques des vues », jointes en annexe F à la fin du présent document complémentaire ou la hauteur minimale prescrite par la réglementation d'arrondissement en date du 6 mai 2009.
- Pour les secteurs à construire ou à transformer identifiés à la carte 1.1 intitulée « Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer » qui offrent des vues du mont Royal, la réglementation d'arrondissement doit prévoir, par critères, la mise en valeur de ces vues.

# 5.2
## Le parcours riverain



### Mise en contexte

Les dispositions sur le parcours riverain découlent de l'énoncé suivant du Plan d'urbanisme :

- Action 11.2 : Affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- favoriser la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères du parcours longeant les rives du fleuve Saint-Laurent, des lacs Saint-Louis et des Deux Montagnes, de la rivière des Prairies, du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc;
- assurer des accès visuels aux plans d'eau à partir du parcours riverain.

### Dispositions

5.2.1 La protection des vues

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères que l'implantation ou la configuration d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, d'un mur ou d'une clôture situé sur un terrain qui relie le parcours riverain, identifié à l'illustration « Le parcours riverain », au fleuve, aux lacs Saint-Louis ou des Deux Montagnes, à la rivière des Prairies, au canal de Lachine ou au canal de l'Aqueduc doit tendre à maintenir ou à créer une percée visuelle à partir du parcours riverain vers les plans et les cours d'eau, tout en maintenant le caractère végétal des terrains et des berges.

  À cette fin, l'implantation ou la hauteur d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, d'un mur ou d'une clôture doivent être établies de manière à favoriser les vues entre les bâtiments ou au-dessus des murs et des clôtures sur les plans d'eau et à mettre en valeur les vues exceptionnelles sur un élément significatif du paysage tel qu'une île, des rapides, une montagne, un clocher, en tenant compte de la végétation et des niveaux de terrain existants et projetés.

5.2.2 L'agrandissement ou la construction d'un bâtiment

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir, par règles ou par critères, qu'un projet d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment situé sur un terrain qui borde le parcours riverain identifié à l'illustration « Le parcours riverain » doit être réalisé de manière à assurer son intégration au bâtiment, au milieu d'insertion et au caractère d'ensemble du secteur.

  À cette fin, un projet d'agrandissement doit :

  - prendre en considération le caractère du bâtiment à agrandir : type, expression et caractéristiques architecturales telles que parements, couronnements et ouvertures;
  - tenir compte du traitement des agrandissements sur un même type de bâtiment quant aux dimensions, à la disposition par rapport au volume principal et aux caractéristiques architecturales propres aux agrandissements;
  - respecter, mettre en valeur ou s'adapter à l'expression architecturale du bâtiment ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec la valeur architecturale du bâtiment;
  - prendre en considération ses effets sur le terrain et sur les constructions voisines de manière à préserver ou mettre en valeur le caractère du terrain et du milieu dans lequel il se trouve ou y être compatible, en accord avec leur valeur.



Un projet de construction doit :

- prendre en considération le caractère des constructions voisines : types de bâtiments, dimensions, mode et taux d'implantation, parements, formes de toits, ouvertures, niveaux des accès et saillies;
- respecter, mettre en valeur ou s'adapter aux qualités du terrain et au caractère d'ensemble du milieu ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec la valeur et l'homogénéité du milieu.

Dans le cas où les bâtiments du secteur n'ont pas de caractéristiques communes ou dans le cas où le caractère du secteur ne présente pas d'intérêt architectural ou urbain compatible avec le caractère des secteurs voisins, le projet doit contribuer à atténuer les irrégularités du secteur en se basant sur les caractéristiques des bâtiments ayant le plus d'intérêt architectural ou urbain et les caractéristiques communes des secteurs voisins, de manière à rehausser la valeur de l'ensemble.

Un projet situé en bordure du parcours riverain doit privilégier :

- le mode d'implantation isolé des bâtiments et des marges latérales importantes, sauf pour les noyaux villageois ou urbains;
- l'implantation des bâtiments de manière à ne pas favoriser l'aménagement de portes de garage et de stationnements en cour avant, dans les noyaux villageois ou urbains;
- les parements de pierre, brique ou bois;
- la qualité architecturale des bâtiments, des aménagements extérieurs et des enseignes commerciales.

# 5.3

## Les commerces de moyenne ou de grande surface



### Mise en contexte

Les dispositions sur les commerces de moyenne ou de grande surface découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais
- Moyens de mise en œuvre :
  - mettre en place un cadre de contrôle réglementaire à l'échelle municipale assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et de grande surface et visant à en contrôler la qualité architecturale et l'insertion urbaine;
  - améliorer le paysage urbain et assurer un meilleur encadrement de la rue par les commerces, les centres commerciaux et les commerces de moyenne ou de grande surface en favorisant l'implantation des bâtiments en bordure des voies publiques, en prévoyant des hauteurs de construction adaptées au gabarit des artères et en limitant le nombre et la dimension des accès véhiculaires.

Les dispositions sur les commerces de moyenne ou de grande surface visent aussi, plus spécifiquement, à :

- encadrer l'implantation des bâtiments et des ensembles commerciaux de moyenne ou de grande surface afin d'en assurer la qualité de l'architecture et de l'insertion urbaine;
- assurer une insertion harmonieuse des projets dans le respect des caractéristiques dominantes des milieux;
- favoriser la qualité architecturale des projets ainsi que la création d'environnements structurés, attrayants et sécuritaires pour le piéton.

### Dispositions

5.3.1 Les impacts sur la circulation

- Lorsqu'un projet commercial de moyenne ou de grande surface d'une superficie supérieure à 4 000 $m^2$ est approuvé en suivant la procédure prévue pour un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble ou pour un usage conditionnel, la réglementation d'arrondissement doit prévoir la réalisation d'une étude d'impact sur la circulation de manière à identifier les impacts de l'implantation du projet et les moyens de les pallier ou de les atténuer, le cas échéant.

5.3.2 Les critères d'implantation et d'intégration architecturale

- La réglementation d'arrondissement doit prescrire que tout projet comportant un établissement commercial de moyenne ou de grande surface doit être assujetti aux critères suivants :

IMPLANTATION

- Un projet commercial de moyenne ou de grande surface doit tendre à être implanté le plus près possible de la voie publique. L'aire de stationnement doit tendre à être implantée, le cas échéant, sur le côté, à l'arrière du bâtiment ou en sous-sol plutôt qu'en façade.

ARCHITECTURE

**Expression architecturale**

- Les façades des bâtiments doivent refléter leur fonction tout en s'harmonisant avec les caractéristiques du tissu urbain environnant.
- L'expression architecturale du bâtiment et l'utilisation de détails, de couleurs et de matériaux doivent être coordonnées sur l'ensemble des élévations de manière à composer une image cohérente et visuellement intéressante.
- Les murs latéraux et arrière visibles d'une voie publique doivent être traités avec soin et présenter un caractère architectural s'apparentant à celui de la façade principale.
- L'usage de coloris clairs et intenses doit être modéré et réservé à souligner certains détails des bâtiments.
- Les matériaux utilisés doivent être choisis de manière à assurer une continuité de traitement et une apparence finie du bâtiment.

**Ouvertures et accès**

- La façade principale d'un bâtiment doit comporter des ouvertures dans une proportion significative de façon à contribuer à l'animation de la rue ou à la qualité de l'ensemble commercial le cas échéant.
- L'entrée principale de chaque commerce doit être située face à une voie publique ou en être visible. Les accès et les entrées doivent être conçus et positionnés de manière à assurer leur lisibilité immédiate.





**Toits**

- Tout équipement hors toit doit être intégré au bâtiment ou dissimulé par un écran s'intégrant à l'architecture du bâtiment, lorsque visible de la voie publique.
- Le verdissement des toits est encouragé.

**Quais**

- Les quais et les aires de chargement doivent être situés et traités de manière à minimiser les impacts associés à la circulation des camions et aux activités de livraison, particulièrement lorsqu'à proximité d'une zone résidentielle.

**Aires à rebuts**

- Les aires à rebuts doivent être intégrées à l'architecture du bâtiment et être conçues de manière à minimiser les nuisances qui leur sont associées, notamment le bruit et les odeurs.

**Structures de stationnement**

- Tout bâtiment destiné à des fins de stationnement doit être conçu pour s'harmoniser avec le traitement architectural du bâtiment principal et présenter une qualité architecturale au moins équivalente.

ACTIVITÉS EXTÉRIEURES ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

**Entreposage extérieur**

- L'entreposage extérieur ne pourra s'effectuer que dans une aire réservée à cette fin s'intégrant à l'architecture du bâtiment et à l'aménagement paysager.

**Circulations piétonnes**

- Le projet doit assurer des cheminements piétonniers sécuritaires et attrayants depuis la voie publique jusqu'à l'entrée de chaque bâtiment ou établissement. Par ailleurs, l'aire de stationnement doit comporter des trottoirs ou autre cheminement protégé dont le nombre est suffisant pour assurer le déplacement sécuritaire des piétons à travers l'aire de stationnement.

**Zone tampon**

- En bordure d'habitations, l'aménagement paysager doit comporter une zone tampon en vue d'atténuer les impacts associés à la présence des activités commerciales.

**Éclairage extérieur**

- L'éclairage extérieur doit être conçu de manière à assurer une bonne visibilité des lieux ainsi qu'à procurer un sentiment de sécurité aux usagers. Il doit également être conçu de manière à minimiser les impacts sur les propriétés adjacentes et les voies publiques, par des moyens tels que la diminution de la hauteur des fûts des lampadaires, l'orientation de l'éclairage vers le bas et l'emploi de dispositifs qui limitent la diffusion latérale de la lumière.



**Aires de verdure et plantation**

- L'aire réservée au stationnement doit comprendre des aires des types suivants :
  - une bande de verdure plantée en bordure de la voie publique;
  - une bande de verdure longeant la limite de propriété lorsque celle-ci borde une zone résidentielle.
- Lorsque la superficie de l'aire de stationnement est supérieure à 1 000 mètres carrés, des îlots de verdure ornementaux plantés sont aménagés selon une superficie et un nombre suffisants pour assurer un environnement attrayant, confortable et sécuritaire, et contribuer à la structuration et à la lisibilité de l'aire de stationnement.

# 5.4

# La compatibilité des dispositions d'urbanisme de part et d'autre des limites d'arrondissements



## Mise en contexte

Les dispositions sur la compatibilité des dispositions d'urbanisme de part et d'autre des limites d'arrondissements découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais
- Action 20.1 : Régir l'impact des nuisances

Ces dispositions visent aussi plus particulièrement à :

- assurer la compatibilité et la prise en compte des impacts des projets aux limites d'arrondissements.

## Dispositions

5.4.1 L'impact des constructions plus élevées

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un projet de construction, situé sur un terrain adjacent à un terrain dans un autre arrondissement sur lequel l'habitation est permise, dont la hauteur dépasse de plus de la moitié la hauteur permise sur ce terrain adjacent, tienne compte des éléments suivants :
  - l'impact de son insertion sur le cadre bâti et les dégagements visuels existants;

- l'impact qu'il génère sur l'éclairage naturel et sur l'ensoleillement des propriétés résidentielles dans l'arrondissement voisin de manière à tendre à ne pas créer un impact supérieur à celui d'un projet qui pourrait être construit à une hauteur de la moitié supérieure à la hauteur permise sur le terrain situé dans l'autre arrondissement.

5.4.2 L'intégration générale des projets

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un projet de construction ou d'agrandissement, situé sur un terrain bordant une voie publique donnant accès de chaque côté à un terrain riverain et où une limite d'arrondissement fait face à ce terrain, le longe ou le traverse, tienne compte des éléments suivants :
  - le projet doit être compatible quant à la hauteur, à l'alignement, au mode d'implantation, à l'aménagement de la cour avant, à la localisation des accès aux aires de stationnement, aux parements et aux enseignes avec le bâtiment et le secteur situés en face ou à côté et avec les dispositions en vigueur dans l'autre arrondissement.

5.4.3 Le contingentement

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir que les dispositions de contingentement d'un usage tiennent compte des établissements de même nature situés dans un autre arrondissement où des mesures de contingentement sont en vigueur pour cet usage, lorsque ces mesures portent sur des secteurs contigus situés dans deux arrondissements.

5.4.4 Le contrôle des nuisances à la source

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un entreposage extérieur soit dissimulé derrière un écran opaque constitué préférablement d'éléments végétaux de manière à ne pas être visible d'un terrain qui lui est adjacent dans un autre arrondissement, lorsque l'habitation est permise sur ce terrain.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un terrain soit affecté à un usage dont les émissions de poussières, d'odeurs, de fumées, de vibrations, de lumière ou de bruits, ou les effets de la circulation des véhicules sur ce terrain, inhérente à cet usage, soient limités lorsque ce terrain est adjacent ou fait face à un terrain à vocation résidentielle situé dans un autre arrondissement.

# 5.5

## Les impacts microclimatiques





### Mise en contexte

Les dispositions sur les impacts microclimatiques découlent de l'énoncé suivant du Plan d'urbanisme :

- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- améliorer le confort des piétons dans les lieux publics (rues, parcs, places et squares) en limitant les impacts des constructions sur les conditions de vent et d'ensoleillement.

### Dispositions

5.5.1 Les impacts sur l'ensoleillement

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une construction qui dépasse de la moitié la hauteur moyenne en mètres des bâtiments situés dans un rayon de 50 m, dans une zone ou un secteur de zonage où est autorisée une hauteur égale ou supérieure à 23 m ou supérieure à 6 étages, tienne compte de son impact sur l'éclairage naturel et sur l'ensoleillement des propriétés résidentielles voisines ainsi que sur l'ensoleillement des rues, parcs et lieux publics. Pour le calcul de la hauteur moyenne, sont exclus les bâtiments dont la hauteur n'est pas conforme aux limites de hauteurs prescrites par la réglementation de l'arrondissement.

5.5.2 Les impacts éoliens

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une construction qui dépasse de la moitié la hauteur moyenne en mètres des bâtiments, situés dans un rayon de 50 m, dans une zone ou un secteur de zonage où est autorisée une hauteur égale ou supérieure à 23 m ou supérieure à 6 étages, doit :
  - tendre à ne pas générer d'impact éolien dont la vitesse moyenne au sol, calculée sur une base horaire, soit supérieure à 15 km/h en hiver et à 22 km/h en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 25 % du temps sur une voie publique et à 10 % dans un parc, un lieu public et une aire de détente;
  - tendre à ne pas générer des rafales au sol qui dépassent une vitesse au sol de 75 km/h durant plus de 1 % du temps. La période de référence pour l'évaluation de la rafale doit être de 2 secondes ou moins, avec une turbulence de 30 %.
- Pour le calcul de la hauteur moyenne, sont exclus les bâtiments dont la hauteur n'est pas conforme aux limites de hauteurs prescrites par la réglementation de l'arrondissement.

# 5.6
## Les arbres







### Mise en contexte

Les dispositions sur les arbres découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 1.2 : Aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie
- Action 11.3 : Préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal
- Action 17.1 : Soutenir un aménagement urbain plus sain

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- régir l'abattage des arbres sur le domaine privé;
- contribuer au verdissement du territoire.

### Dispositions

5.6.1 L'abattage d'arbres

- La réglementation d'arrondissement doit exiger l'obtention d'un permis ou d'un certificat d'autorisation pour l'abattage d'un arbre dans la cour avant ou pour l'abattage d'un arbre sur un terrain sans construction.
- La réglementation d'arrondissement doit limiter la possibilité de délivrance d'un permis ou d'un certificat d'autorisation pour l'abattage d'un arbre aux situations suivantes :
  - l'arbre est susceptible de causer un dommage à un bien;
  - l'arbre est mort ou atteint d'une maladie irréversible;
  - l'arbre est situé dans l'aire d'implantation d'une construction ou à proximité de celle-ci, sauf s'il s'agit d'une enseigne.

5.6.2 La préservation d'arbres

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un projet de construction ou d'agrandissement sur un emplacement situé dans un bois identifié à la carte 2.6.3, intitulée « Le patrimoine naturel », et non compris dans un écoterritoire doit être réalisé de manière à maximiser la conservation des arbres présentant un grand intérêt sur le plan écologique ou esthétique.

5.6.3 La protection d'arbres

- La réglementation d'arrondissement doit comprendre des dispositions sur la protection d'un arbre et de ses racines lors de travaux de construction.

5.6.4 La plantation d'arbres

- La réglementation d'arrondissement doit comprendre des dispositions exigeant la plantation d'arbres lors de la construction d'un nouveau bâtiment ou de l'agrandissement d'un bâtiment existant.

# 5.7 L'aménagement des cours avant

## Mise en contexte

Les dispositions sur l'aménagement des cours avant découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 1.2 : Aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie
- Action 14.1 : Améliorer l'image des corridors routiers montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- assurer une bonne intégration des aires de stationnement en façade des bâtiments.

## Dispositions

- La réglementation d'arrondissement doit :
  - exiger un plan illustrant l'aménagement d'une cour où l'on projette ou modifie une aire de stationnement en façade d'un bâtiment, lors d'une demande de permis ou de certificat pour la construction, la transformation ou l'agrandissement d'un immeuble, ou pour l'aménagement d'une aire de stationnement;
  - exiger l'obtention d'un permis ou d'un certificat pour aménager ou réaménager une aire de stationnement en façade, lorsqu'aucun permis ou certificat de construction, de transformation ou d'agrandissement d'un immeuble n'est requis;
  - régir ou prohiber, selon les caractéristiques du milieu, l'aménagement d'une aire de stationnement en façade d'un bâtiment;
  - régir ou prohiber, dans les secteurs ou zones exclusivement résidentiels, le stationnement en façade de tout véhicule autre qu'un véhicule de promenade.





- La réglementation d'arrondissement sur le stationnement en façade doit porter sur les aspects suivants :
  - les matériaux de revêtement de surface de l'aire de stationnement et de la voie d'accès;
  - les dimensions minimales et maximales d'une unité de stationnement;
  - le nombre d'accès à l'aire de stationnement par voie publique;
  - la largeur maximale d'une voie d'accès à une aire de stationnement;
  - le dégagement de l'aire de stationnement du bâtiment principal, de la limite latérale du terrain et de la limite de l'emprise de la voie publique et leur aménagement paysager;
  - l'obligation pour un véhicule d'accéder à l'aire de stationnement et à la voie publique en marche avant, sans qu'il soit nécessaire de déplacer un autre véhicule, pour une aire de stationnement de 5 unités et plus;
  - l'aménagement d'une aire de stationnement ne doit pas nécessiter, sauf exception, l'abattage d'un arbre propriété de la Ville.
- Lorsque l'aménagement d'une aire de stationnement en façade d'un bâtiment est approuvé en suivant la procédure prévue pour un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble ou pour un usage conditionnel, l'évaluation du projet doit inclure les critères suivants :
  - la contribution de l'aménagement paysager à l'organisation d'une aire de stationnement et à son intégration au site;
  - le respect des caractéristiques du milieu environnant;
  - l'emplacement sur le site évite ou minimise l'abattage d'arbres.

# 5.8

# Les antennes, les équipements mécaniques et les enseignes publicitaires

## Mise en contexte

Les dispositions sur les antennes, les équipements mécaniques et les enseignes publicitaires découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais
- Action 13.1 : Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public
- Action 14.1 : Améliorer l'image des corridors routiers montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- limiter l'impact visuel des antennes, des équipements mécaniques et des enseignes publicitaires.

## Dispositions

5.8.1 Les antennes

- La réglementation d'arrondissement doit régir l'implantation d'une antenne sur un bâtiment ou sur un terrain de façon à limiter sa visibilité de la voie publique.

5.8.2 Les équipements mécaniques

- La réglementation d'arrondissement doit régir l'implantation d'un équipement mécanique sur un bâtiment ou un terrain de façon à limiter sa visibilité de la voie publique.
- À l'égard des territoires identifiés à la carte intitulée « Secteurs requérant l'intégration soignée des équipements et constructions hors toit » jointe en annexe G à la fin du présent document complémentaire, la réglementation d'arrondissement doit inclure :
  - des règles ou des critères assurant qu'un projet de construction ou de modification d'un bâtiment ou d'une partie de bâtiment visible depuis les points d'observation A, F et R identifiés sur la carte intitulée « Les vues d'intérêt depuis le mont Royal » jointe en annexe C à la fin du présent document complémentaire, soit conçu en soignant l'intégration architecturale des équipements mécaniques ou des constructions hors toit, notamment quant à la volumétrie, aux matériaux de revêtement et aux teintes utilisés.

5.8.3 Les enseignes publicitaires

- La réglementation d'arrondissement doit interdire les enseignes publicitaires sur les emplacements suivants :
  - un territoire identifié à la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti », à l'exception d'un ensemble urbain d'intérêt;
  - un site du patrimoine et un bâtiment cité;
  - un lieu d'un bien culturel, d'un site historique et d'un monument historique au sens de la *Loi sur les biens culturels*;
  - un emplacement d'un bâtiment d'intérêt patrimonial ou architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle énuméré à la partie II du Plan d'urbanisme, intitulée « Les documents d'arrondissements »;
  - un terrain qui borde le parcours riverain identifié à l'illustration intitulée « Le parcours riverain ».
- La réglementation d'arrondissement doit interdire les panneaux-réclames dans un secteur où l'habitation est autorisée.

# 6. Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

## 6.1 L'arrondissement historique et naturel du mont Royal

### Mise en contexte

Les dispositions sur l'arrondissement historique et naturel du mont Royal découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 1.2 : Aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie
- Action 10.1 : Assurer une intégration harmonieuse des ensembles institutionnels au milieu urbain
- Action 11.1 : Préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain
- Action 11.3 : Préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal
- Action 15.1 : Protéger les secteurs d'intérêt patrimonial
- Action 15.2 : Protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial
- Action 15.3 : Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique
- Action 16.1 : Préserver et mettre en valeur les milieux naturels en favorisant leur intégration au développement urbain
- Action 17.1 : Soutenir un aménagement urbain plus sain

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- protéger le caractère architectural, historique, paysager et naturel de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal et assurer l'intégration des constructions et des aménagements dans le respect et la mise en valeur de ce caractère;
- harmoniser la réglementation d'urbanisme des arrondissements afin de permettre la délégation à la Ville de la gestion des interventions dans l'arrondissement historique et naturel du mont Royal.



### Dispositions

Les dispositions suivantes s'appliquent au territoire de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal délimité à la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti ».

6.1.0.1 Les hauteurs

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir :
  - des limites de hauteurs égales ou inférieures aux limites de hauteurs maximales indiquées à la carte intitulée « Les limites de hauteurs – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe H à la fin du présent document complémentaire;
  - des limites de hauteurs égales ou supérieures aux limites de hauteurs minimales indiquées à la carte intitulée « Les limites de hauteurs – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe H à la fin du présent document complémentaire;
  - que, sous réserve de la disposition 6.1.2, pour les secteurs identifiés « Propriétés institutionnelles visées » à la carte intitulée « Les limites de hauteurs – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe H à la fin du présent document complémentaire, la hauteur ne doit pas être supérieure à la hauteur existante de chaque partie de bâtiment en date du 6 mai 2009.
- La réglementation d'arrondissement peut prévoir :
  - que, malgré ce qui précède, la hauteur d'un bâtiment, telle qu'elle était en date du 6 mai 2009, peut être autorisée.

Aux fins de la présente disposition, la réglementation d'arrondissement ne peut être modifiée de façon à autoriser davantage de dépassements de la hauteur en mètres prescrite par la réglementation d'arrondissement en date du 6 mai 2009.

6.1.0.2 Les taux d'implantation

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir :
  - des taux d'implantation égaux ou inférieurs aux taux d'implantation indiqués à la carte intitulée « Les taux d'implantation – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe I à la fin du présent document complémentaire;
  - que, sous réserve de la disposition 6.1.2, pour les secteurs identifiés « Propriétés institutionnelles visées » à la carte intitulée « Les taux d'implantation - Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe I à la fin du présent document complémentaire, le taux d'implantation ne doit pas être supérieur au taux d'implantation existant en date du 6 mai 2009.
- La réglementation d'arrondissement peut prévoir :
  - que, malgré ce qui précède, un taux d'implantation d'un terrain bâti, tel qu'il était en date du 6 mai 2009, peut être autorisé;
  - que, malgré ce qui précède, sur un terrain identifié « Propriétés autres qu'institutionnelles » à la carte intitulée « Les propriétés visées » jointe en annexe J à la fin du présent document complémentaire, le taux d'implantation d'un terrain situé à l'intersection de deux ou plusieurs voies publiques, peut être supérieur au taux d'implantation indiqué à la carte intitulée « Les taux d'implantation - Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe I à la fin du présent document complémentaire, dans la mesure où il n'est pas supérieur au résultat de la multiplication du taux d'implantation indiqué à la carte par un facteur de 1,2.

6.1.0.3 Les milieux naturels et les espaces verts protégés

- À moins qu'il ne soit démontré qu'une telle intervention est nécessaire à la conservation et à la mise en valeur du milieu naturel, la réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'aucune des interventions suivantes n'est autorisée sur un terrain compris dans un secteur A identifié à la carte intitulée « Les milieux naturels et espaces verts protégés – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe K à la fin du présent document complémentaire :
  - une opération de remblai ou de déblai;
  - une construction et l'agrandissement d'une construction, à l'exception d'une clôture, d'un sentier piétonnier aménagé non pavé d'au plus 2 m de largeur ou d'un monument communautaire pour une urne cinéraire érigé en bordure d'un sentier;
  - l'élimination du couvert végétal, sauf pour la réalisation d'une construction autorisée.
- La réglementation d'arrondissement doit interdire la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment sur un terrain compris dans un secteur B identifié à la carte intitulée « Les milieux naturels et espaces verts protégés – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe K à la fin du présent document complémentaire.
- Malgré le Règlement sur le développement du campus de l'Université McGill et sur la construction, la modification et l'occupation de certains bâtiments (95-039), la réglementation d'arrondissement doit interdire sur un terrain compris dans un secteur C identifié à la carte « Les milieux naturels et espaces verts protégés » jointe en annexe K à la fin du présent document complémentaire :
  - la construction d'un bâtiment;
  - l'agrandissement d'un bâtiment sur toute partie d'un bois illustré à la carte 2.6.3 intitulée « Le patrimoine naturel ».
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un projet d'aménagement d'une cour latérale ou d'une cour arrière d'un terrain situé dans un secteur D identifié à la carte intitulée « Les milieux naturels et espaces verts protégés » jointe en annexe K à la fin du présent document complémentaire doit comporter une bande de terrain d'au moins 2 m de largeur, plantée d'espèces arborescentes, arbustives ou herbacées, et située en bordure de la limite latérale ou arrière du terrain.

6.1.1 Les caractéristiques architecturales d'un bâtiment et d'un paysage

**Protection, restauration, transformation ou remplacement**

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une caractéristique architecturale d'un bâtiment ou d'un paysage comme un parement, un couronnement, une ouverture, une saillie, un accès, une clôture, une grille, un mur, un muret, un escalier, un chemin, une terrasse, un massif ou un alignement d'arbres :
  - doit être préservée ou restaurée ou, si nécessaire, remplacée conformément à sa forme et à son apparence d'origine;
  - est encadrée par des critères lors de sa restauration, son remplacement ou sa transformation;
  - peut, dans des cas exceptionnels, être transformée en ne maintenant pas son apparence ou sa configuration d'origine : matériau, forme, dimension, division, disposition, format, détail, appareillage, fini, texture;
  - doit, lorsqu'elle est transformée, respecter ou mettre en valeur l'expression et la composition architecturales du bâtiment et du paysage, pris individuellement et en relation l'un avec l'autre, en tenant compte des concepts originaux ou y être compatible aux niveaux de la forme et des matériaux, en accord avec leur valeur.

6.1.2 La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir que sur un terrain identifié « Propriétés institutionnelles visées » à la carte intitulée « Les propriétés visées » jointe en annexe J à la fin du présent document complémentaire, un bâtiment peut être agrandi, au-delà du taux d'implantation et au-delà de la hauteur en date du 6 mai 2009, aux fins de permettre la construction ou l'agrandissement d'un ascenseur, d'une cage d'escalier, d'un puits mécanique, d'un espace technique, d'un vestibule, ou d'un autre espace de nature semblable.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, d'une clôture, d'une grille, d'un mur, d'un muret, d'un escalier ou d'une terrasse doit être réalisé dans le respect des valeurs archéologiques, du paysage, de la végétation, de la topographie et des vues, à partir d'un espace public, vers ou depuis l'arrondissement historique et naturel. Le projet de construction ou d'agrandissement doit également s'intégrer à la construction, le cas échéant, et au milieu en respectant les gabarits, les modes d'implantation, les parements, les couronnements, les ouvertures et les saillies existants.

  À cette fin, le projet de construction ou d'agrandissement doit :

  - prendre en considération ses effets sur le terrain et sur les constructions voisines de manière à préserver ou mettre en valeur le caractère du terrain et du milieu dans lequel il se trouve ou y être compatible, en accord avec leur valeur;
  - être conçu en toute connaissance des vestiges archéologiques du site où il se trouve sans perturber ceux qui peuvent faire l'objet d'une fouille archéologique, être laissés en place ou mis en valeur, en accord avec leur valeur documentaire ou didactique;
  - respecter, mettre en valeur ou s'adapter au paysage, à la végétation et à la topographie du site où il s'implante ou y être compatible, en accord avec leur importance à titre d'éléments représentatifs, intéressants, exceptionnels ou uniques de l'environnement;
  - respecter ou mettre en valeur les vues entre un espace public de l'arrondissement, le fleuve et tout élément naturel ou bâti exceptionnel, en accord avec leur importance à titre de vues caractéristiques ou uniques et en tenant compte de la fréquentation des lieux publics (belvédères, voies publiques axiales, institutions, sentiers) d'où elles sont possibles.

  Un projet d'agrandissement doit également :

  - prendre en considération le caractère du bâtiment à agrandir : type, expression et caractéristiques architecturales telles que parements, couronnements et ouvertures;
  - tenir compte du traitement des agrandissements sur un même type de bâtiment quant aux dimensions, à la disposition par rapport au volume principal et aux caractéristiques architecturales propres aux agrandissements;
  - respecter, mettre en valeur ou s'adapter à l'expression architecturale de la clôture, de la grille, du mur, de l'escalier ou du bâtiment ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec leur valeur architecturale.



6.1.3 L'aménagement d'un terrain

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par règles ou par critères qu'un projet d'aménagement d'une cour avant doit être réalisé en maximisant la couverture végétale et en limitant les surfaces utilisées pour l'aménagement d'une aire de stationnement autorisée et des allées de circulation automobile et piétonne. La réglementation d'arrondissement peut prévoir des dispositions autorisant en cour avant l'aménagement d'une terrasse dans le cas où les autres cours ne sont pas disponibles à cette fin.
- La réglementation d'arrondissement doit interdire la plantation des espèces suivantes :
  - Alliaire officinale ou alliaire pétiolée (Alliaria petiolata);
  - Anthrisque des bois (Anthriscus sylvestris);
  - Cynanche (Cynanchum rossicum);
  - Cynanche noir (Cynanchum nigrum);
  - Épogode podagraire (Aegopodium podagraria);
  - Érable de Norvège (Acer platanoides);
  - Nerprun bourdaine (Rhamnus frangula);
  - Nerprun cathartique (Rhamnus cathartica);
  - Orme de Sibérie ou orme chinois (Ulmus pumila);
  - Pervenche mineure (Vinca minor);
  - Peuplier blanc (Populus alba);
  - Renouée japonaise (Fallopia japonica);
  - Salicaire pourpre (Lythrum salicaria).
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet d'aménagement d'un terrain comprenant une clôture, une grille, un mur ou muret, un escalier, un chemin, une terrasse, une piscine creusée, un massif ou un alignement d'arbres ou encore des travaux de terrassement doit être réalisé dans le respect des valeurs archéologiques, du paysage, de la végétation et de la topographie existante de manière à assurer son intégration au bâtiment et au milieu.

À cette fin, un projet d'aménagement doit :

- prendre en considération le caractère du bâtiment, du terrain, des plantations, des aménagements existants, des projets d'aménagements originaux, des aménagements voisins et de leur intégration avec les bâtiments d'un même type;
- limiter les surfaces minéralisées et maximiser la couverture végétale;
- respecter, mettre en valeur ou s'adapter au bâtiment, au paysage, à la végétation et à la topographie du site ou y être compatible, en accord avec leur importance à titre d'éléments représentatifs, intéressants, exceptionnels ou uniques de l'environnement;
- être conçu en toute connaissance des vestiges archéologiques du site où il se trouve sans perturber ceux qui peuvent faire l'objet d'une fouille archéologique, être laissés en place ou mis en valeur, en accord avec leur importance documentaire ou didactique;
- respecter ou mettre en valeur les vues entre un espace public de l'arrondissement, le fleuve et tout élément naturel ou bâti exceptionnel, en accord avec leur importance à titre de vues caractéristiques ou uniques et en tenant compte de la fréquentation des lieux publics (belvédères, voies publiques axiales, institutions, sentiers) d'où elles sont possibles.

6.1.4 La modification du parcellaire

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet d'opération cadastrale assujetti à un règlement de lotissement doit être réalisé dans le respect des valeurs archéologiques, du paysage, de la végétation, de la topographie et des vues, à partir d'un espace public, vers ou depuis le secteur. Le projet doit également respecter le caractère du lieu et du bâtiment qui s'y trouve, le cas échéant, de même que des vues sur ce bâtiment.

6.1.5 L'installation d'un équipement mécanique, d'une antenne, d'une enseigne ou d'un dispositif d'éclairage

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères :
  - qu'un équipement mécanique ou une antenne doit être installé de manière à ne pas être visible d'une voie publique adjacente au terrain sur lequel il est installé et à respecter les vues, à partir d'un espace public, vers ou depuis l'arrondissement historique et naturel;
  - qu'une enseigne doit être conçue de manière à s'intégrer au bâtiment sur lequel elle est installée et au caractère du secteur et, le cas échéant, à respecter les vues, à partir d'un espace public depuis ou vers l'arrondissement historique et naturel du mont Royal;
  - que lorsqu'une enseigne comporte un dispositif d'éclairage, la lumière doit être orientée vers le bas et la dispersion lumineuse doit se limiter à la surface de l'enseigne.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par règles ou par critères :
  - que l'éclairage extérieur doit être conçu de manière à minimiser l'impact sur les propriétés adjacentes et l'éblouissement, par des moyens tels que la hauteur restreinte des lampadaires, l'orientation de l'éclairage vers le bas et l'emploi de dispositifs qui limitent la diffusion de la lumière vers les propriétés adjacentes et vers le ciel;
  - qu'un projet de construction ou de modification d'un bâtiment ou d'une partie de bâtiment visible depuis les points d'observation A, F et R identifiés à la carte intitulée « Les vues d'intérêt depuis le mont Royal » jointe en annexe C à la fin du présent document complémentaire et localisé dans un territoire identifié à la carte intitulée « Secteurs requérant l'intégration soignée des équipements et constructions hors toit » jointe en annexe G à la fin du présent document complémentaire, soit conçu en soignant l'intégration architecturale des équipements mécaniques ou des constructions hors toit, notamment quant à la volumétrie, aux matériaux de revêtement et aux teintes utilisés.

# 6.2

## Les secteurs et bâtiments patrimoniaux

### Mise en contexte

Les dispositions sur les secteurs et les bâtiments d'intérêt patrimonial découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 15.1 : Protéger les secteurs d'intérêt patrimonial
- Action 15.2 : Protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- protéger les caractéristiques architecturales et paysagères des bâtiments et des secteurs d'intérêt patrimonial et assurer l'intégration des nouveaux bâtiments et des modifications aux bâtiments existants à leur contexte.





### Dispositions

6.2.1 La protection du caractère

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une caractéristique d'intérêt architectural d'un bâtiment comme un parement, un couronnement, une ouverture, une saillie ou un accès d'une grande propriété à caractère institutionnel ou d'un secteur de valeur patrimoniale identifié à la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti » ou visant une caractéristique d'intérêt architectural d'un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural énuméré dans les listes présentées à la partie II du Plan :
  - doit être préservée ou restaurée ou, si nécessaire, remplacée conformément à sa forme et à son apparence d'origine lorsqu'elles sont visibles d'une voie publique adjacente au terrain;
  - est encadrée par des règles ou des critères lors de sa restauration ou de son remplacement sauf pour une caractéristique architecturale d'une grande propriété à caractère institutionnel qui doit être encadrée par des critères;
  - peut, dans des cas exceptionnels, être transformée sur la base d'une évaluation à partir de critères en ne maintenant pas son apparence ou sa configuration d'origine;
  - doit, lorsqu'elle est transformée, respecter ou mettre en valeur l'expression et la composition architecturales en tenant compte des concepts originaux ou y être compatible, en accord avec leur valeur.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une clôture, une grille, un mur, d'intérêt architectural, un massif ou un alignement d'arbres sur le terrain d'une grande propriété à caractère institutionnel ou en cour avant d'un bâtiment d'un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou d'un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural est visé par les mesures de protection.







6.2.2 La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment situé sur le terrain d'une grande propriété à caractère institutionnel ou dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou sur le terrain d'un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural énuméré dans les listes présentées à la partie II du Plan d'urbanisme doit être réalisé de manière à assurer son intégration à son milieu d'insertion et au caractère d'ensemble du secteur, lorsqu'il est visible d'une voie publique bordant le terrain.

  La réglementation d'arrondissement pourra prévoir par règles ou par critères qu'un projet d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment situé dans un secteur de valeur patrimoniale intéressante doit être réalisé de manière à assurer son intégration à son milieu d'insertion et au caractère d'ensemble du secteur, lorsqu'il est visible d'une voie publique bordant le terrain.

  À cette fin, un projet d'agrandissement doit :

  - prendre en considération le caractère du bâtiment à agrandir : type, expression et caractéristiques architecturales telles que parements, couronnement et ouvertures;
  - tenir compte du traitement des agrandissements sur un même type de bâtiment quant aux dimensions, à la disposition par rapport au volume principal et aux caractéristiques architecturales propres aux agrandissements;
  - respecter, mettre en valeur ou s'adapter à l'expression architecturale du bâtiment ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec la valeur architecturale du bâtiment;
  - prendre en considération ses effets sur le terrain et sur les constructions voisines de manière à préserver ou mettre en valeur le caractère du terrain et du milieu dans lequel il se trouve ou y être compatible, en accord avec leur valeur.

  Un projet de construction doit :

  - prendre en considération le caractère des constructions voisines : types de bâtiments, dimensions, mode et taux d'implantation, parements, formes de toits, couronnements, ouvertures, niveaux des accès et saillies;
  - respecter, mettre en valeur ou s'adapter aux qualités du terrain et au caractère d'ensemble du milieu ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec la valeur et l'homogénéité du milieu;
  - participer à la cohérence de l'îlot, de l'intersection, de la rue ou du milieu, en accord avec son emplacement, sa visibilité et sa signification dans la ville.

Dans le cas où les bâtiments du milieu n'ont pas de caractéristiques communes ou dans le cas où le caractère du milieu ne présente pas d'intérêt architectural ou urbain compatible avec le caractère des milieux voisins, le projet doit contribuer à atténuer les irrégularités du milieu en se basant sur les caractéristiques des bâtiments ayant le plus d'intérêt architectural ou urbain et les caractéristiques communes des milieux voisins, de manière à rehausser la valeur de l'ensemble.

6.2.3 L'aménagement d'un terrain

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'une intervention visant une clôture, une grille, un mur, un massif ou un alignement d'arbres doit être réalisée de manière à assurer son intégration au bâtiment et au milieu lorsque cette intervention est située sur le terrain d'une grande propriété à caractère institutionnel ou, par règles ou par critères, lorsque cette intervention est en cour avant d'un bâtiment situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle, identifié à la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti », ou d'un bâtiment d'intérêt patrimonial énuméré dans les listes présentées à la partie II du Plan d'urbanisme.

  À cette fin, une intervention doit :

  - prendre en considération le caractère du bâtiment, du terrain, des plantations, des aménagements existants, des projets d'aménagements originaux, des aménagements voisins et de leur intégration avec les bâtiments d'un même type;
  - préserver, mettre en valeur ou s'adapter aux qualités du terrain, du bâtiment et du milieu ou y être compatible, en accord avec leur valeur.

# 6.3

## Les territoires d'intérêt archéologique



### Mise en contexte

Les dispositions sur les territoires d'intérêt archéologique découlent de l'énoncé suivant du Plan d'urbanisme :

- Action 15.3 : Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- favoriser la prise en compte des vestiges présentant une grande valeur archéologique lors de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment ou d'autres travaux d'excavation.

### Dispositions

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment ou qu'un projet d'aménagement comprenant un mur, un muret, un escalier, un massif, un alignement d'arbres ou des travaux de terrassement situé dans un secteur auquel un statut est attribué en vertu de la *Loi sur les biens culturels* (L.R.Q., c. B-4) doit être conçu en toute connaissance des vestiges archéologiques du site où il se trouve sans perturber ceux qui peuvent faire l'objet d'une fouille archéologique, être laissés en place ou mis en valeur, en accord avec leur importance documentaire et didactique.

# 6.4

## Les écoterritoires



### Mise en contexte

Les dispositions sur les écoterritoires découlent de l'énoncé suivant du Plan d'urbanisme :

- Action 16.1 : Préserver et mettre en valeur les milieux naturels en favorisant leur intégration au développement urbain

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- favoriser la conservation et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt situés dans les écoterritoires (identifiés à la carte 2.6.3 « Le patrimoine naturel »).

### Dispositions

6.4.1 Les opérations cadastrales

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir, par critères, qu'un projet d'opération cadastrale assujetti à un règlement de lotissement portant sur un terrain situé en tout ou en partie à moins de 30 mètres d'une berge, d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau intérieur compris dans un écoterritoire, identifié à la carte 2.6.3 « Le patrimoine naturel », doit être réalisé de manière à :
  - tendre à respecter les « Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires » identifiés au tableau 2.6.1;
  - maximiser la conservation des bois, des milieux humides et des cours d'eau intérieurs;
  - favoriser l'aménagement de corridors écologiques et récréatifs permettant de relier les berges, les bois, les milieux humides et les cours d'eau intérieurs;
  - favoriser le maintien à l'état naturel d'une bande de protection riveraine d'une profondeur suffisante le long d'un cours d'eau intérieur, d'une berge et d'un milieu humide.
- La réglementation d'arrondissement doit aussi prévoir que ce projet d'opération cadastrale doit être accompagné d'un projet de morcellement de terrain portant sur l'ensemble de la propriété.



6.4.2 La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment et les opérations de remblai ou de déblai

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir, par critères, qu'une construction d'un bâtiment, un agrandissement ou une opération de remblai ou de déblai sur un terrain situé en tout ou en partie à moins de 30 mètres, d'une berge, d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau intérieur compris dans un écoterritoire, identifié à la carte 2.6.3 « Le patrimoine naturel », doit être réalisé de manière à :
  - tendre à respecter les « Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires » identifiés au tableau 2.6.1;
  - maximiser la conservation des bois, des milieux humides et des cours d'eau intérieurs;
  - intégrer l'utilisation du terrain ou la construction à la berge, au bois, au milieu humide ou au cours d'eau intérieur en mettant ses caractéristiques en valeur;
  - préserver la topographie naturelle des lieux en limitant les travaux de déblai et de remblai;
  - favoriser l'aménagement de corridors écologiques et récréatifs permettant de relier les berges, les bois, les milieux humides et les cours d'eau intérieurs;
  - favoriser le maintien à l'état naturel d'une bande de protection riveraine d'une profondeur suffisante le long d'une berge, d'un cours d'eau intérieur et d'un milieu humide;
  - favoriser le maintien ou l'amélioration du régime hydrique des cours d'eau.

# 7.1 Les grandes infrastructures de transport

## 7. Un environnement sain

### Mise en contexte

Les dispositions sur les grandes infrastructures de transport découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 18.1 : Régir l'impact des nuisances
- Action 19.1 : Régir les constructions dans les zones de contraintes

Ces dispositions visent plus spécifiquement à :

- limiter les nuisances sonores en bordure de l'aéroport, des autoroutes, des voies de chemin de fer et des gares de triage.



7.1.1 Les autoroutes, voies de chemin de fer et gares de triage

### Dispositions

- La réglementation d'arrondissement doit régir l'utilisation d'un terrain et l'occupation d'un immeuble à des fins résidentielles ou institutionnelles (hébergement, santé, éducation, culte) sur un emplacement situé en bordure d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage, de façon à limiter les nuisances causées par le bruit.
- Les dispositions visant à limiter le niveau de bruit doivent comporter des dispositions portant sur des éléments tels que :
  - le respect d'une distance minimale entre un bâtiment et la source de bruit;
  - l'aménagement de talus ou d'écrans antibruit;
  - l'implantation des constructions sur le terrain;
  - la conception architecturale des constructions : agencement des pièces, nombre, dimensions et orientation des ouvertures, etc.

7.1.2 L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

### Dispositions

- La réglementation d'arrondissement doit interdire la construction ou l'occupation d'un immeuble à des fins d'habitation et d'équipement collectif (hébergement, santé, éducation, culte) sur un emplacement situé à l'intérieur d'une zone dont le niveau de projection du bruit perçu (PBP) est supérieur à 40 PBP, tel qu'identifié à l'illustration intitulée « Les contraintes d'occupation du sol liées à l'aéroport ».
- La réglementation d'arrondissement doit interdire la construction et l'occupation d'un immeuble à des fins d'habitation et d'équipement collectif (hébergement, santé, éducation, culte) sur un terrain ou un ensemble de terrains vacants, adjacents aux terrains de l'aéroport ou à une aire affectée à des fins de secteur d'emplois tel qu'illustré à la carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol », et compris à l'intérieur d'une zone dont le niveau de projection du bruit perçu (PBP) est situé entre 35 PBP et 40 PBP, tel qu'identifié à l'illustration intitulée « Les contraintes d'occupation du sol liées à l'aéroport ».

chemin De La Côte-des-Neiges
avenue Du Parc
boulevard Saint-Laurent
rue Saint-Denis
avenue De Lorimier
rue Sherbrooke Ouest
rue Ontario Est
rue Berri
boulevard De Maisonneuve Ouest
rue Sainte-Catherine Ouest
boulevard René-Lévesque Ouest
rue Notre-Dame Est
rue De La Gauchetière Ouest
rue De La Montagne
rue Guy
rue Peel
rue University
rue De Bleury
rue Notre-Dame Ouest
Fleuve Saint-Laurent
autoroute Bonaventure
N
0 150 300 m

# Annexe A
# Les secteurs de grandes hauteurs

## Arrondissement de Ville-Marie

Secteur de grandes hauteurs

Grand parc, parc riverain

Limite d'arrondissement

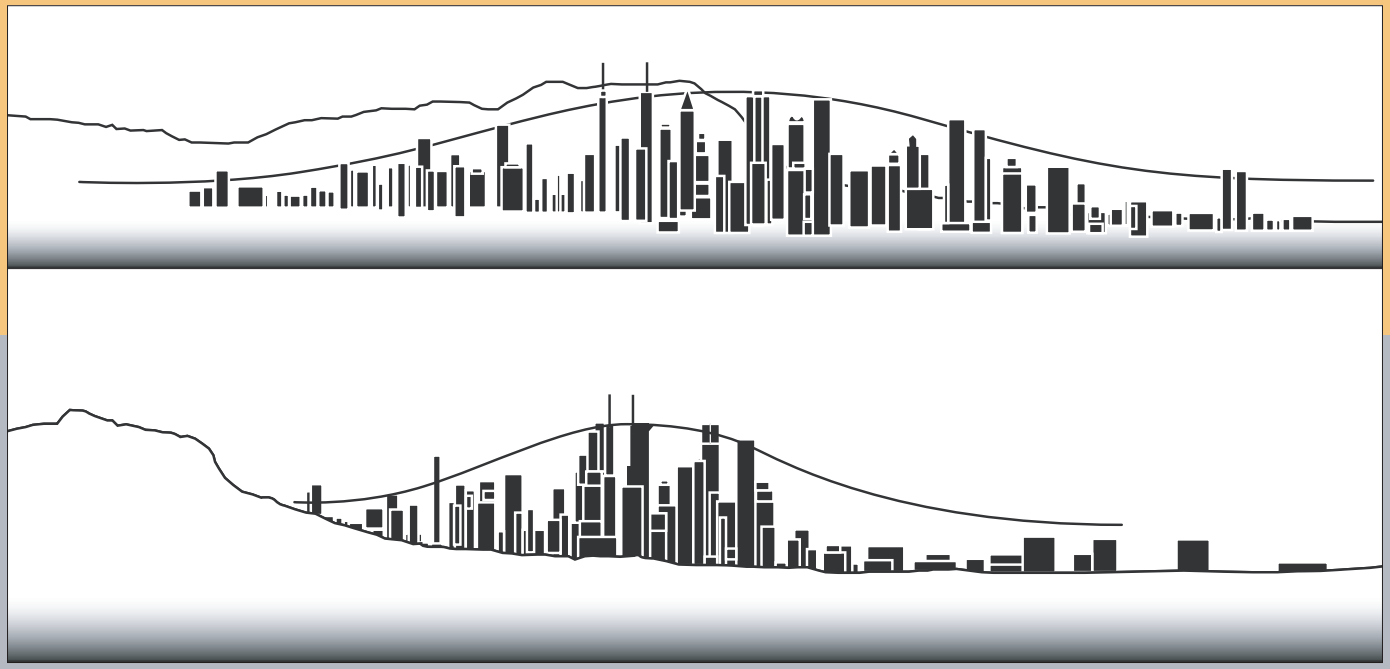
Mise en valeur du territoire et du patrimoine

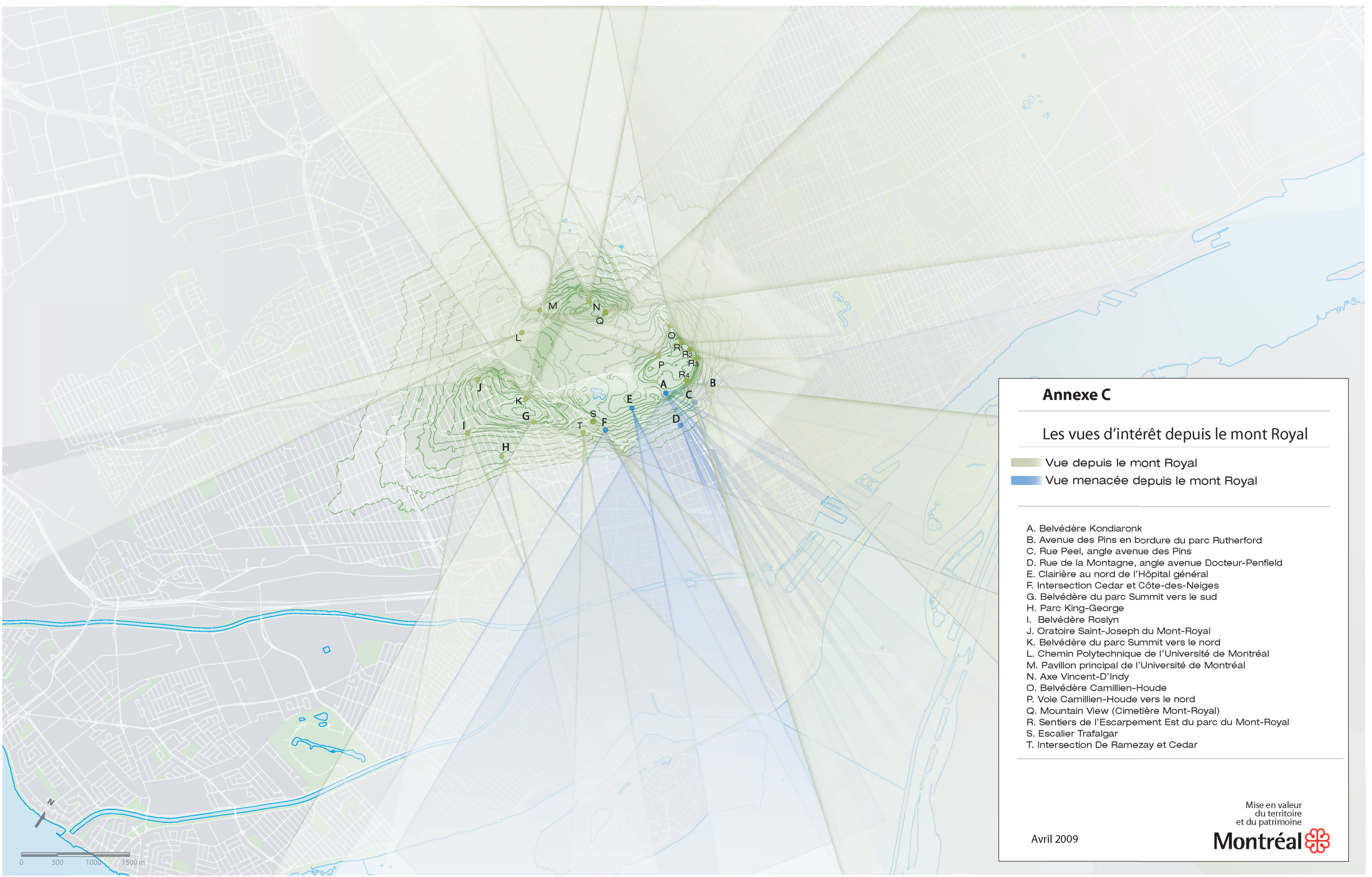
**Plan d'urbanisme**

Montréal

Juin 2008

ANNEXE B - LA SILHOUETTE DU CENTRE






## Annexe C

### Les vues d'intérêt depuis le mont Royal

Vue depuis le mont Royal

Vue menacée depuis le mont Royal

A. Belvédère Kondiaronk
B. Avenue des Pins en bordure du parc Rutherford
C. Rue Peel, angle avenue des Pins
D. Rue de la Montagne, angle avenue Docteur-Penfield
E. Clairière au nord de l'Hôpital général
F. Intersection Cedar et Côte-des-Neiges
G. Belvédère du parc Summit vers le sud
H. Parc King-George
I. Belvédère Roslyn
J. Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal
K. Belvédère du parc Summit vers le nord
L. Chemin Polytechnique de l'Université de Montréal
M. Pavillon principal de l'Université de Montréal
N. Axe Vincent-D'Indy
O. Belvédère Camillien-Houde
P. Voie Camillien-Houde vers le nord
Q. Mountain View (Cimetière Mont-Royal)
R. Sentiers de l'Escarpement Est du parc du Mont-Royal
S. Escalier Trafalgar
T. Intersection De Ramezay et Cedar

Avril 2009

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine

Montréal

Parc Complexe environnemental de Saint-Michel
Parc Jarry
de l'Acadie
Sainte-Croix
Canora
Rockland
Lucerne
Parc Récréation Mont-Royal
McEachran
Dollard
Outremont
de la Savane
de Vimy
Parc Beaubien
Parc Outremont
Viaduc Rosemont-Van Horne
Parc Laurier
Rosemont
Masson
du Mont-Royal
William-Tremblay
Sherbrooke Est
Laurier
Saint-Joseph
Gilford
Fairmount
Mfaneuve
du Mont-Royal
Rachel
Marie-Anne
Rachel
Duluth
Roy
Blue Bonnets
de la Côte-des-Neiges
Darlington
Vincent-D'Indy
Parc Hampstead
Parc Mackenzie-King
Notre-Dame Est
des Pins et du Parc
Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal
Queen-Mary
Somerled
de Terrebonne
de Monkland
Jardins Queen-Elizabeth
Parc Westmount
Cour Glen
Pierfern
Olivier Clarke
Greene
Wood
Atwater
Lambert-Closse
Guy
du Musée
Redpath
Simpson
McTavish
McGill College
University
Peel
Stanley
Drummond
de la Montagne
Metcalfe
Mansfield
Pont Jacques-Cartier
Quai de l'Horloge
Place Vauquelin / Terrasse de l'hôtel de ville
Belvédère de la pointe du parc de la Cité-du-Havre
Belvédère des Îles
Canal de Lachine (Redpath)
Ropery
Bassin Peel
De Montmorency
Bridge
Beaudoin
Marché Atwater
Cordner
Parc Ignace-Bourget
Monk
Henri-Duhamel
Butler
Pont Champlain

Les points de vue retenus se limitent à des lieux publics localisés sur la montagne ou relativement près de la montagne, la protection de ces vues assurant dans une large mesure celle des vues offertes à partir de points plus éloignés, tels que des infrastructures périphériques au centre (p.ex. viaducs, échangeurs, autoroutes, ponts, voies ferrées).

0 500 1 000 1 500 m

## Annexe D

### Les vues d'intérêt vers le mont Royal

Vue vers le mont Royal

Vue menacée vers le mont Royal

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Avril 2009

Montréal

# Illustrations des vues d’intérêt offertes depuis et vers le mont Royal

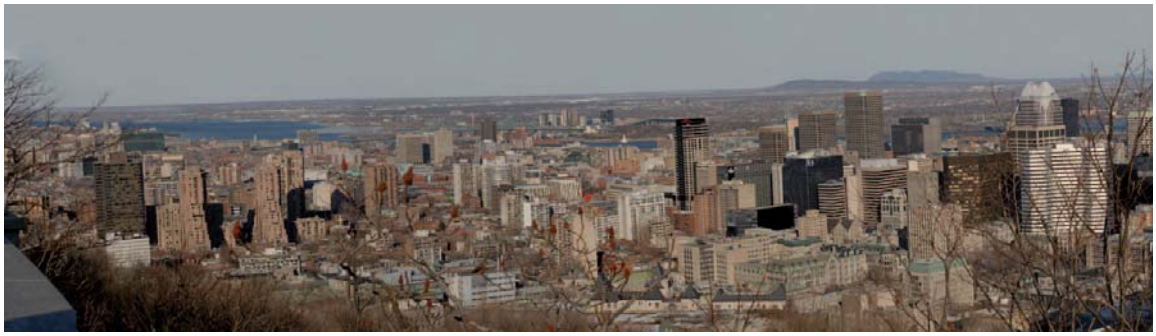
## Vues d’intérêt depuis le mont Royal

### A. Belvédère Kondiaronk

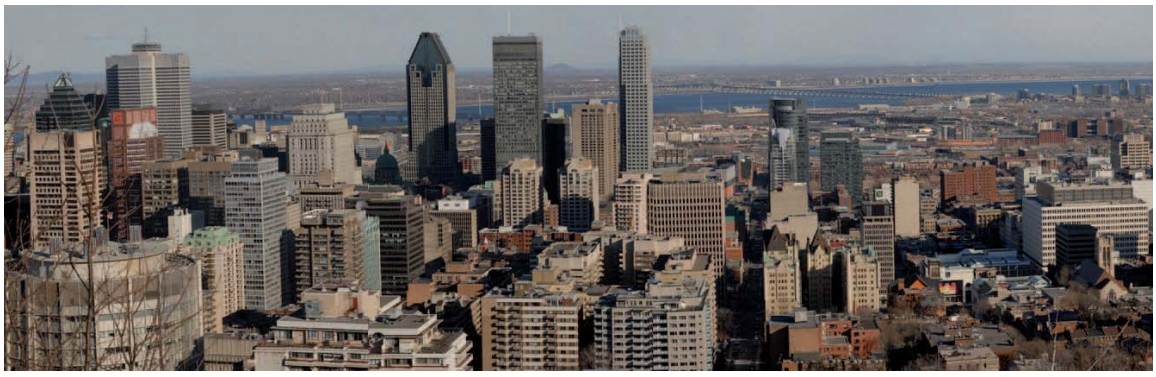


Vue d’est en ouest

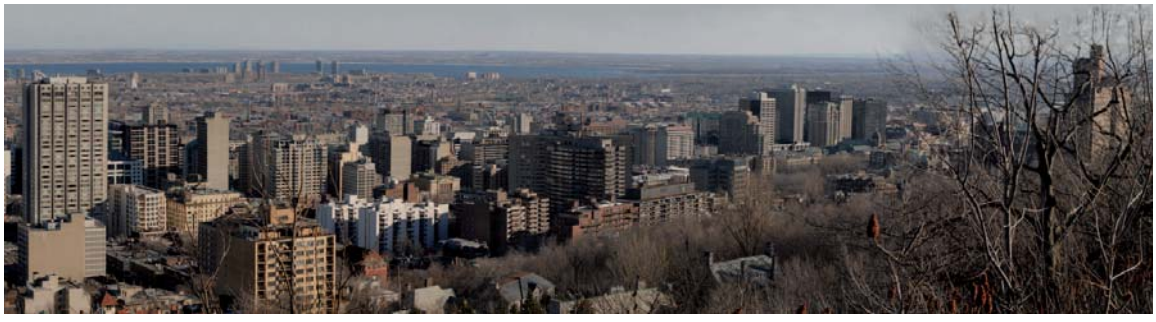
Section est



Section centre



Section ouest



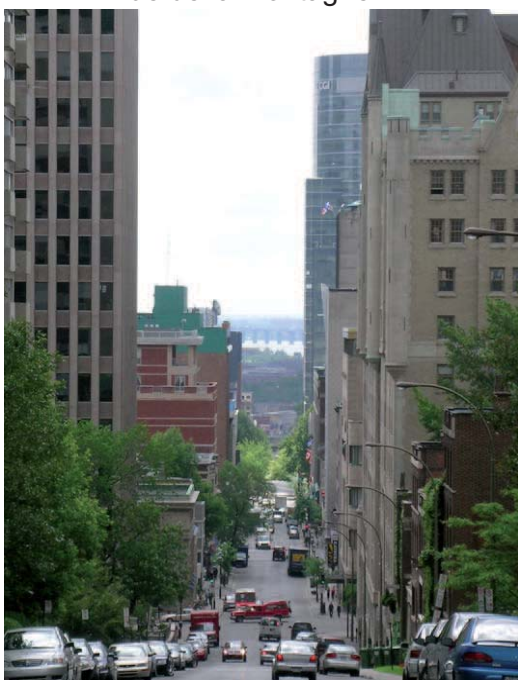
B. Avenue des Pins en bordure du parc Rutherford



C. Rue Peel



D. Rue de la Montagne



E. Clairière au nord de l'Hôpital général



F. Intersection Cedar et Côte-des-Neiges



Une vue similaire à celle-ci prise depuis le parc du Mont-Royal en bordure nord de la bretelle Côte-des-Neiges pourra être offerte, à la suite d'un éventuel réaménagement, depuis un belvédère localisé plus haut.

G. Belvédère du parc Summit vers le sud



H. Parc King-George



I. Belvédère Roslyn



J. Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal



K. Belvédère du parc Summit vers le nord



L. Chemin Polytechnique de l'Université de Montréal



M. Pavillon principal de l'Université de Montréal



N. Axe de l'avenue Vincent-D'Indy



O. Belvédère Camillien-Houde



P. Voie Camillien-Houde vers le nord



Q. Mountain View (Cimetière Mont-Royal)



R. Sentiers de l’Escarpement Est du parc du Mont-Royal












S. Escalier Trafalgar, chemin de la Côte-des-Neiges



T. Intersection De Ramezay et Cedar



Vues d’intérêt vers le mont Royal

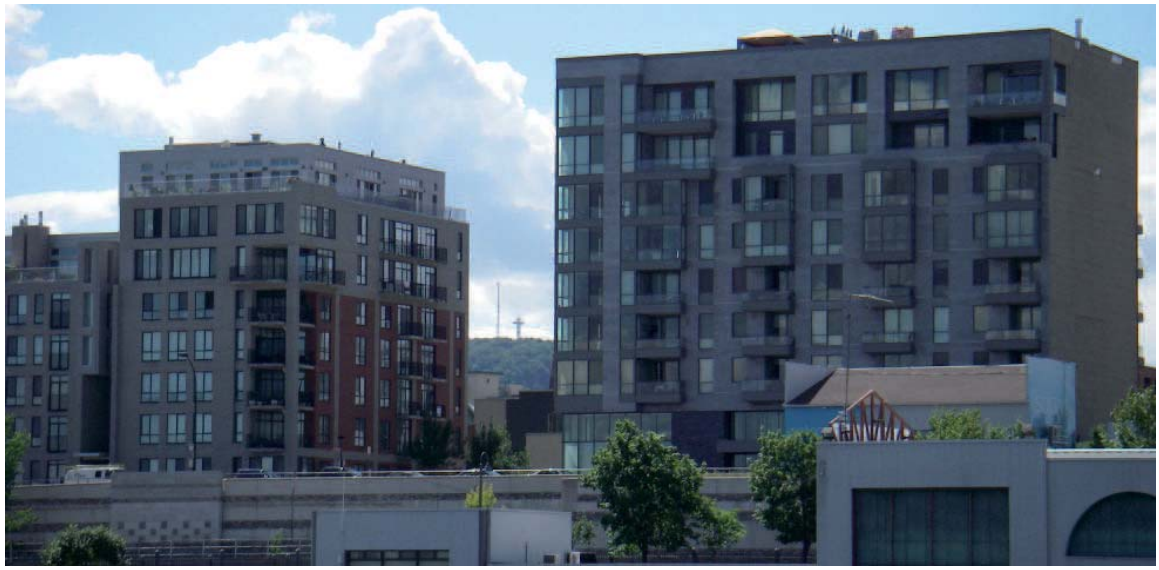
Pont Jacques-Cartier




Belvédère des Îles



Quai de l’Horloge



Place Vauquelin



Terrasse de l'hôtel de ville



Belvédère de la pointe du parc de la Cité-du-Havre



Bassin Peel



Rue Bridge



Rue De Montmorency



Pont Champlain



Canal de Lachine (Redpath)



Rue Ropery



Marché Atwater



Rue Butler



Rue Henri-Duhamel



Rue Beaudoin



Boulevard Monk



Parc Ignace-Bourget



Rue Cordner



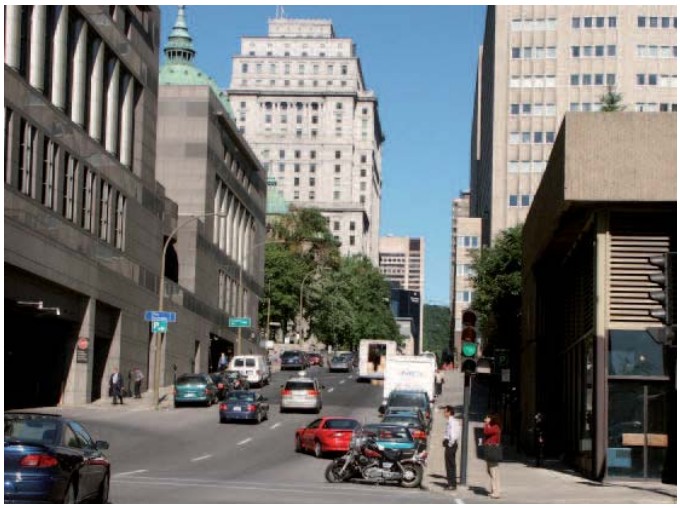
Rue University



Avenue McGill College (esplanade de la Place Ville-Marie)



Rue Mansfield



Rue McTavish



Rue Metcalfe



Rue Peel



Rue Stanley



Rue Drummond



Rue de la Montagne



Avenue du Musée



Rue Redpath



Rue Simpson



Rue Guy



Rue Lambert-Closse



Avenue Atwater



Avenue Wood



Jardins Queen-Elizabeth



Avenue Greene



Avenue Olivier



Avenue Clarke



Avenue Redfern



Avenue Kensington



Parc Westmount



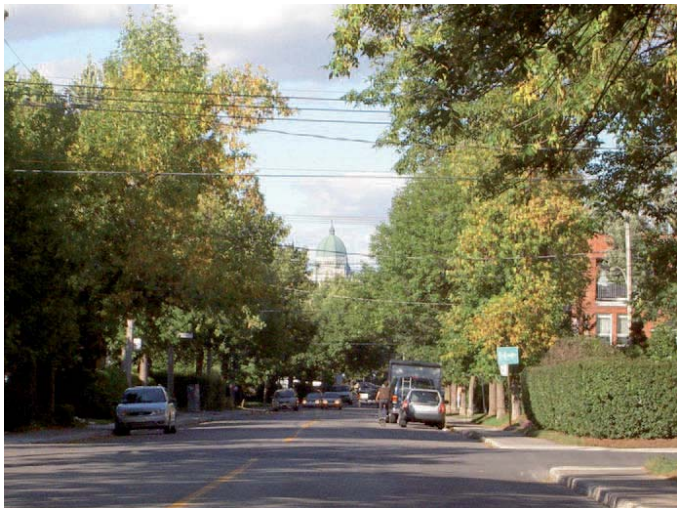
Cour Glen



Avenue de Monkland



Rue de Terrebonne



Avenue Somerled



Chemin Queen-Mary



Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal



Parc Hampstead



Parc Mackenzie-King



Blue Bonnets



Rue de la Savane



Rues Sainte-Croix et Lucerne



Chemin de la Côte-des-Neiges



Avenue Darlington



Parc Récréation Mont-Royal



Chemin Canora



Avenue de Vimy



Avenue Vincent-D'Indy



Chemin Rockland



Avenue McEachran



Boulevard Dollard



Parc Beaubien



Boulevard de l’Acadie



Avenue Outremont



Parc Outremont



Parc Jarry



Parc Complexe environnemental de Saint-Michel



Viaduc Rosemont-Van Horne



Boulevard Rosemont



Parc Laurier



Rue Masson



Rue Fairmount



Avenue Laurier



Boulevard Saint-Joseph



Rue Gilford



Rue Villeneuve



Avenue du Mont-Royal (arrondissement Le Plateau-Mont-Royal)



Avenue du Mont-Royal (arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie)



Rue William-Tremblay



Rue Marie-Anne



Rue Rachel



Avenue Duluth



Rue Roy



Intersection avenues des Pins et du Parc



Rue Sherbrooke Est



Rue Notre-Dame Est



# Annexe F

## Cotes altimétriques des vues

### Vues depuis le mont Royal

Belvédère Kondiaronk
Clairière au nord de l'Hôpital général
Intersection Cedar et Côte-des-Neiges
Rue de la Montagne et rue Peel

### Vues vers le mont Royal

Avenue du Musée
Avenue McGill College
Bassin Peel
Belvédère de la pointe du parc de la Cité-du-Havre
Belvédère des Îles
Canal de Lachine (Redpath)
Place Vauquelin
Quai de l'Horloge
Rue Guy
Rue Metcalfe
Rue Peel
Rue Stanley
Terrasse de l'hôtel de ville

## Les cotes altimétriques des vues

Vue depuis le mont Royal

# Belvédère Kondiaronk



Localisation du point d'observation





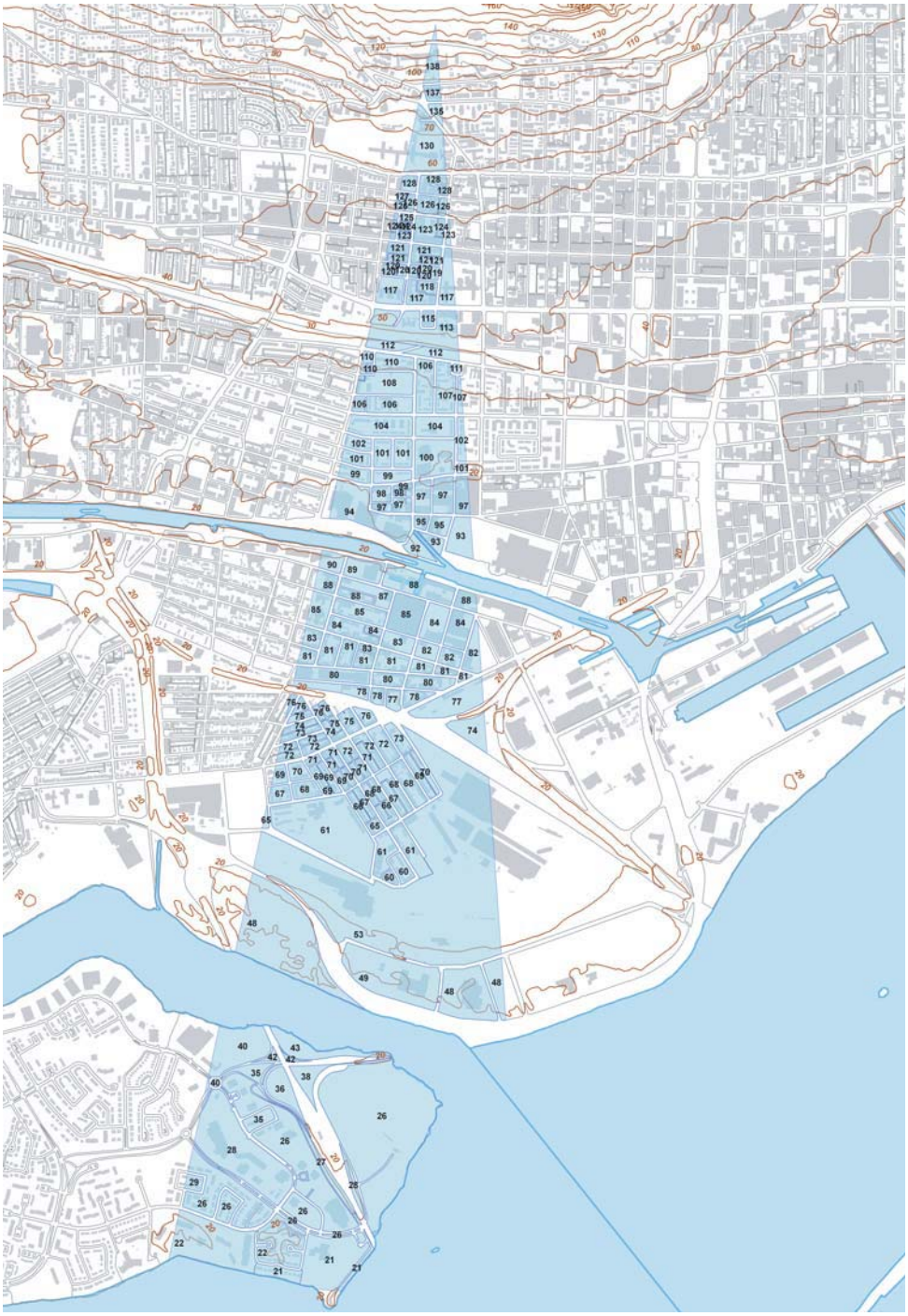
Note : Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# Les cotes altimétriques des vues

Vue depuis le mont Royal

## Clairière
au nord de l'Hôpital général





Localisation du point d'observation




Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

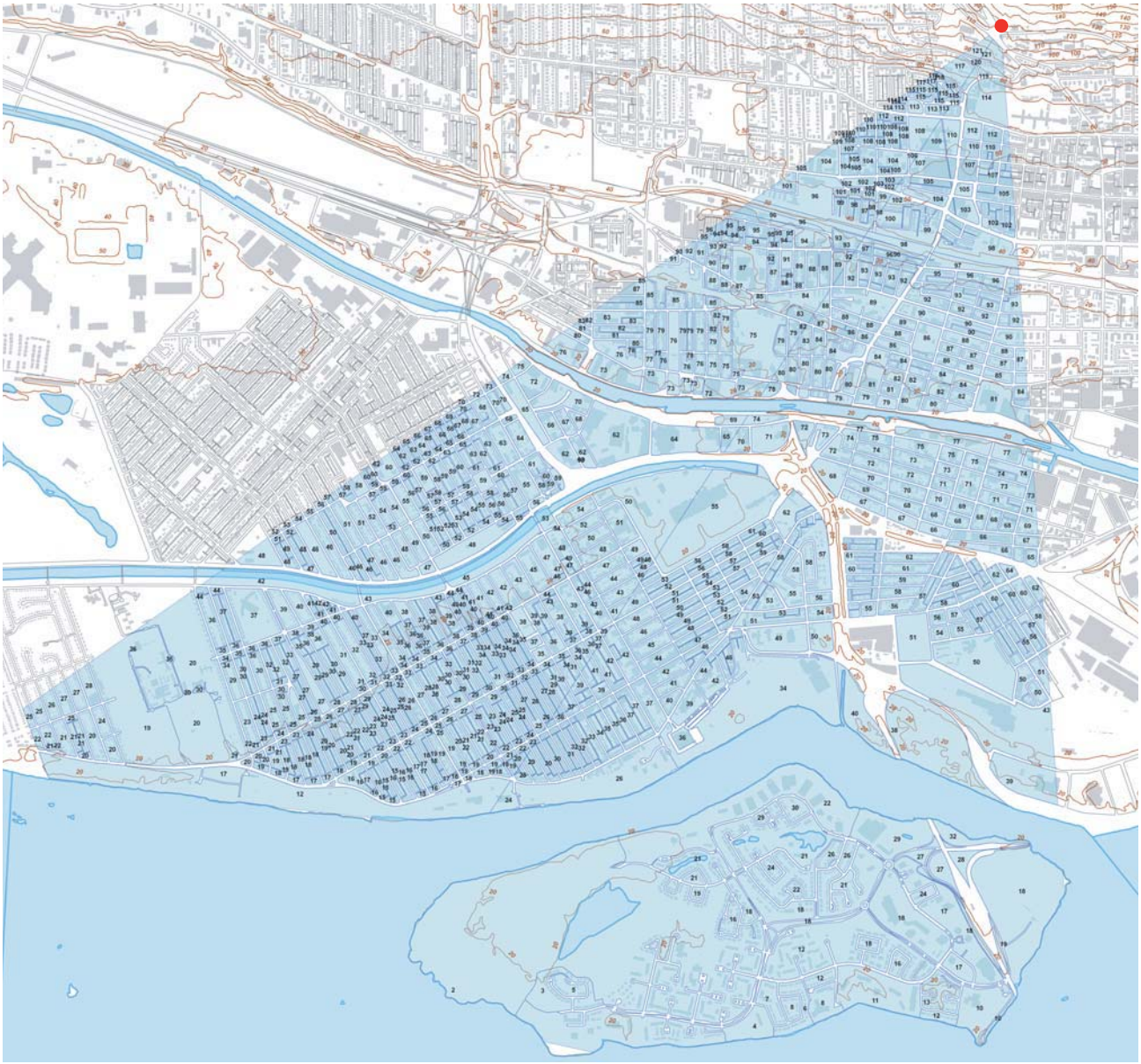
# Les cotes altimétriques des vues

Vue depuis le mont Royal

## Intersection Cedar et Côte-des-Neiges



Une vue similaire à celle-ci prise depuis le parc du Mont-Royal en bordure nord de la bretelle Côte-des-Neiges pourra être offerte, à la suite d'un éventuel réaménagement, depuis un belvédère localisé plus haut (v. plan de localisation du point d'observation, cote terrain 124 m)

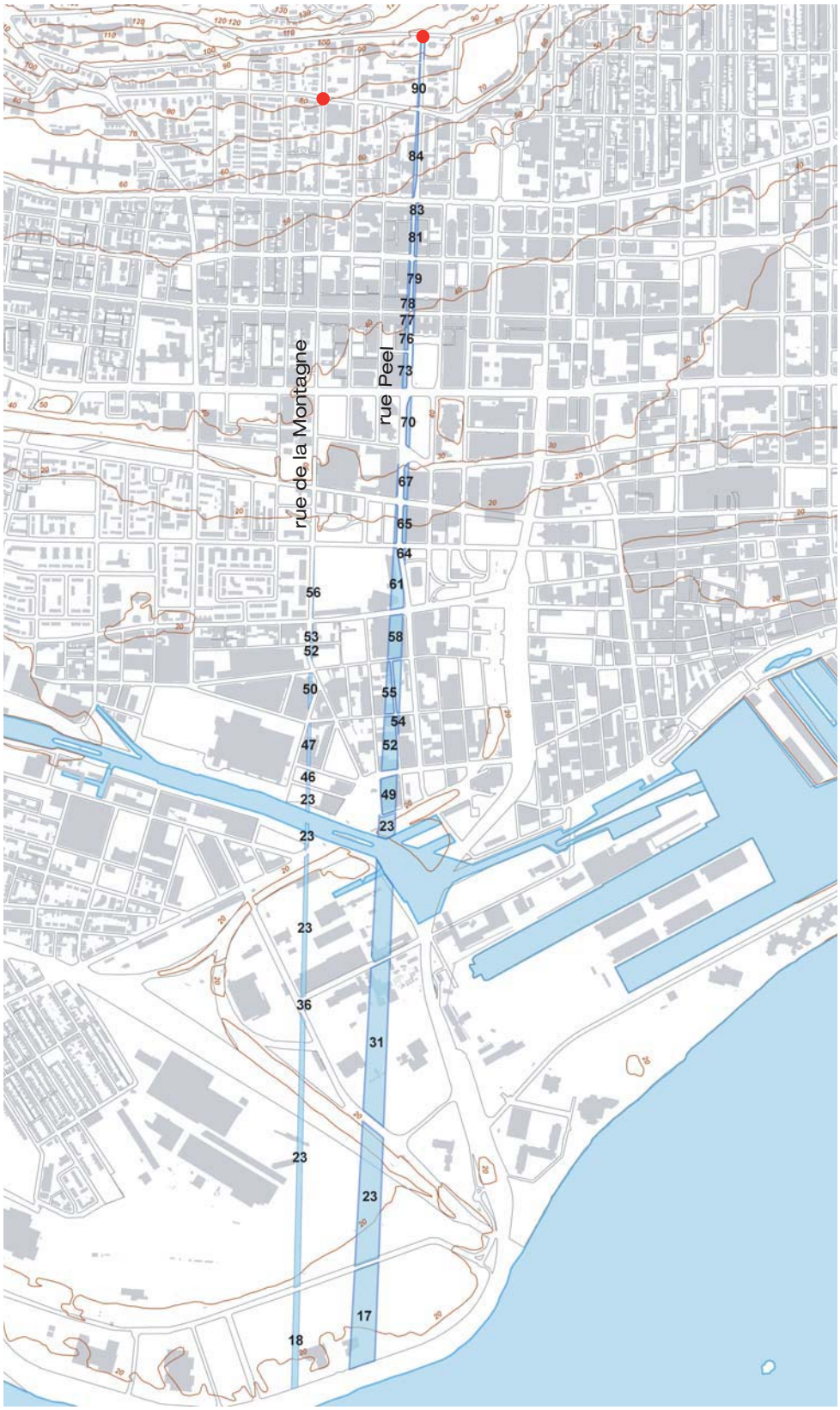


Localisation du point d'observation




Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# rue de la Montagne et rue Peel







Localisation des points d'observation

## rue de la Montagne



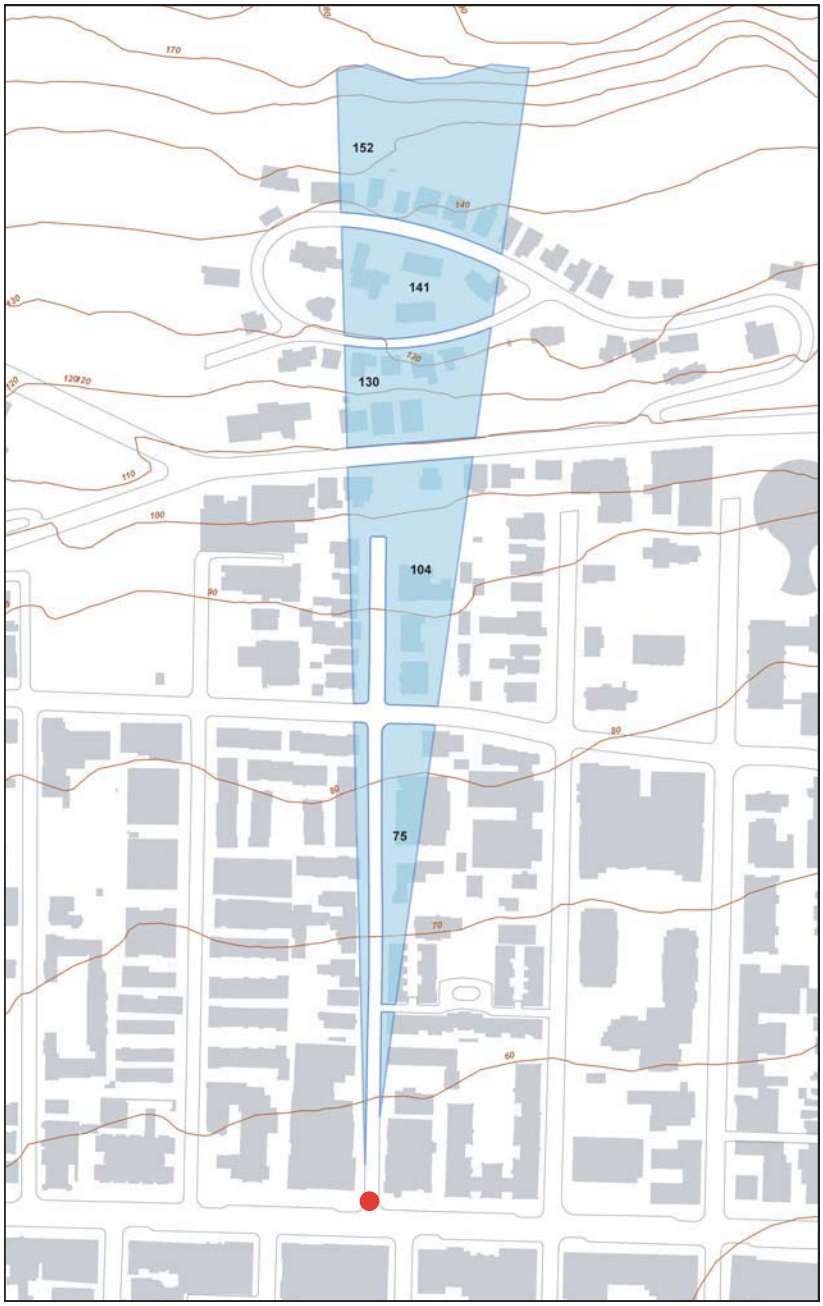
## rue Peel



Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

Vue vers le mont Royal

# avenue du Musée





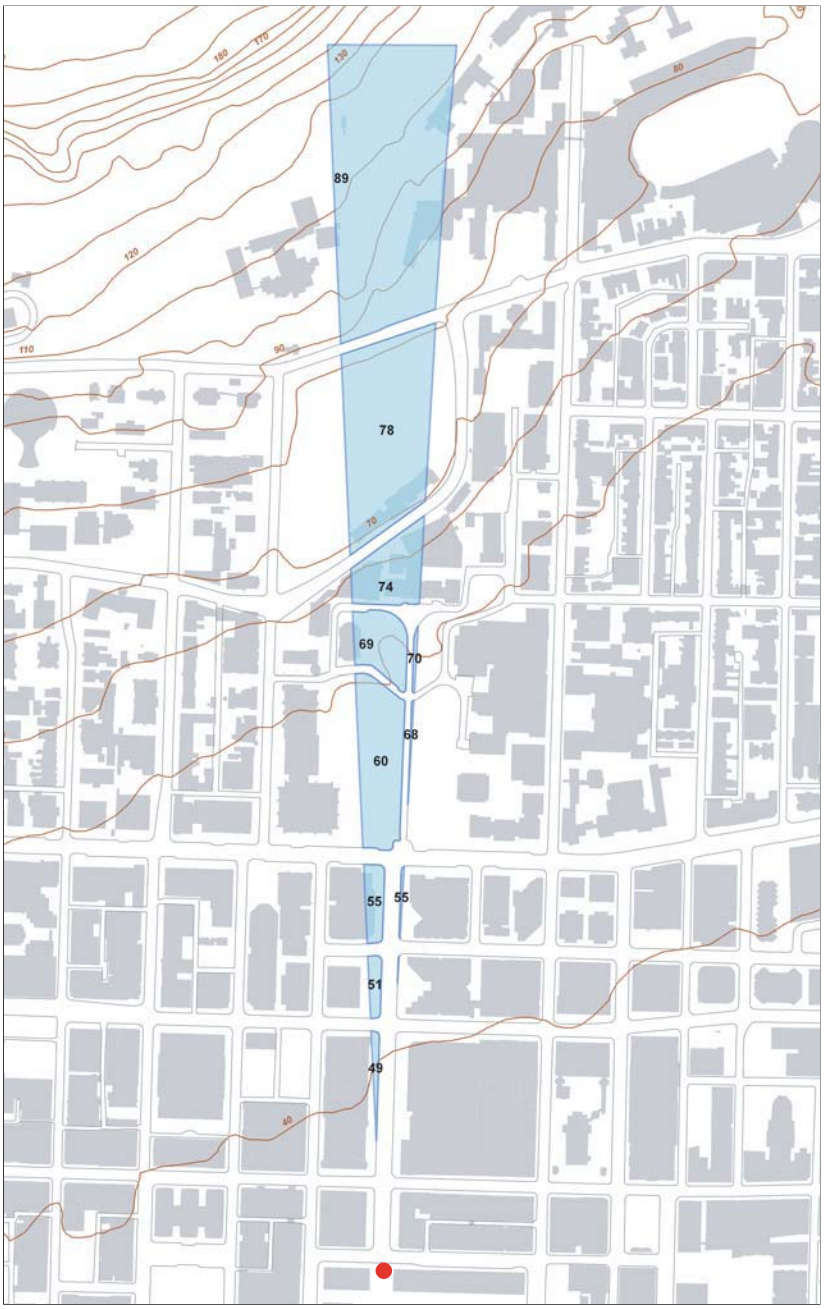

Localisation du point d'observation




Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

Vue vers le mont Royal

# avenue McGill College
## (esplanade de la Place Ville-Marie)






Localisation du point d'observation



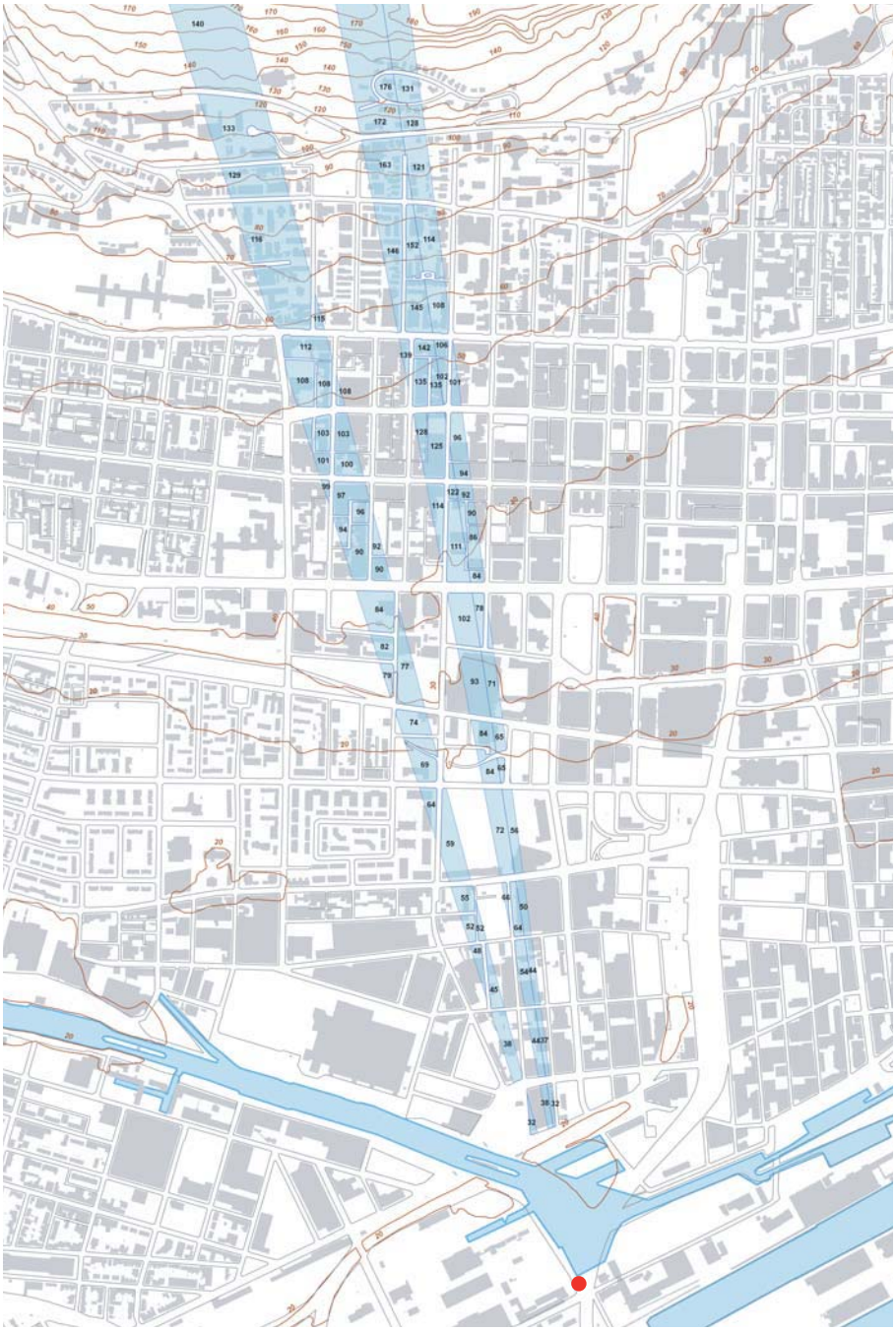

Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# Les cotes altimétriques des vues

Vue vers le mont Royal

## Bassin Peel





Localisation du point d'observation

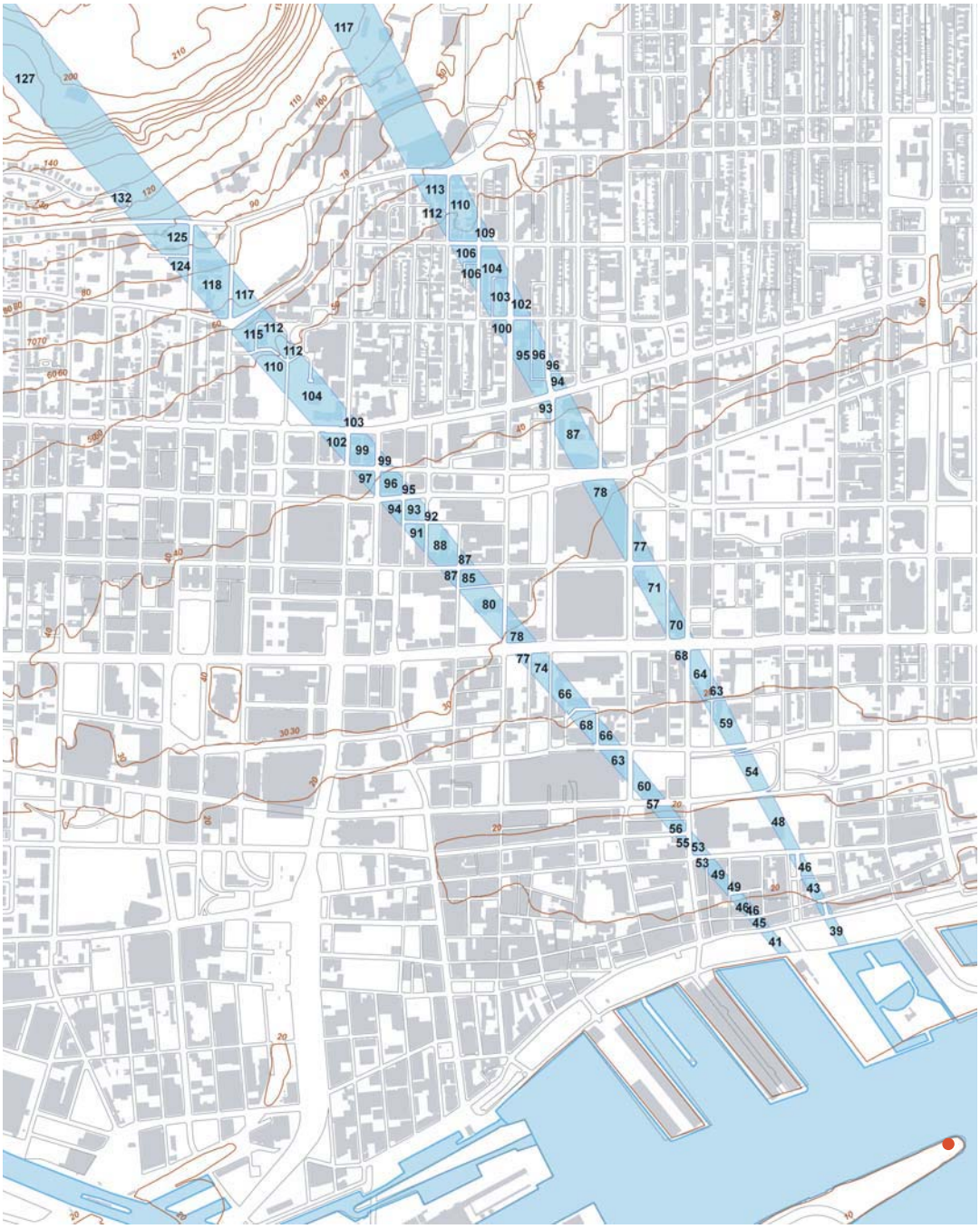



Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

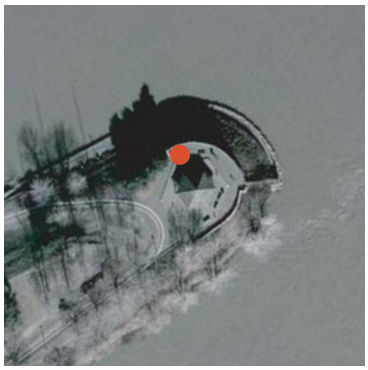
Vue vers le mont Royal

# Belvédère de la pointe du parc de la Cité-du-Havre






Localisation du point d'observation



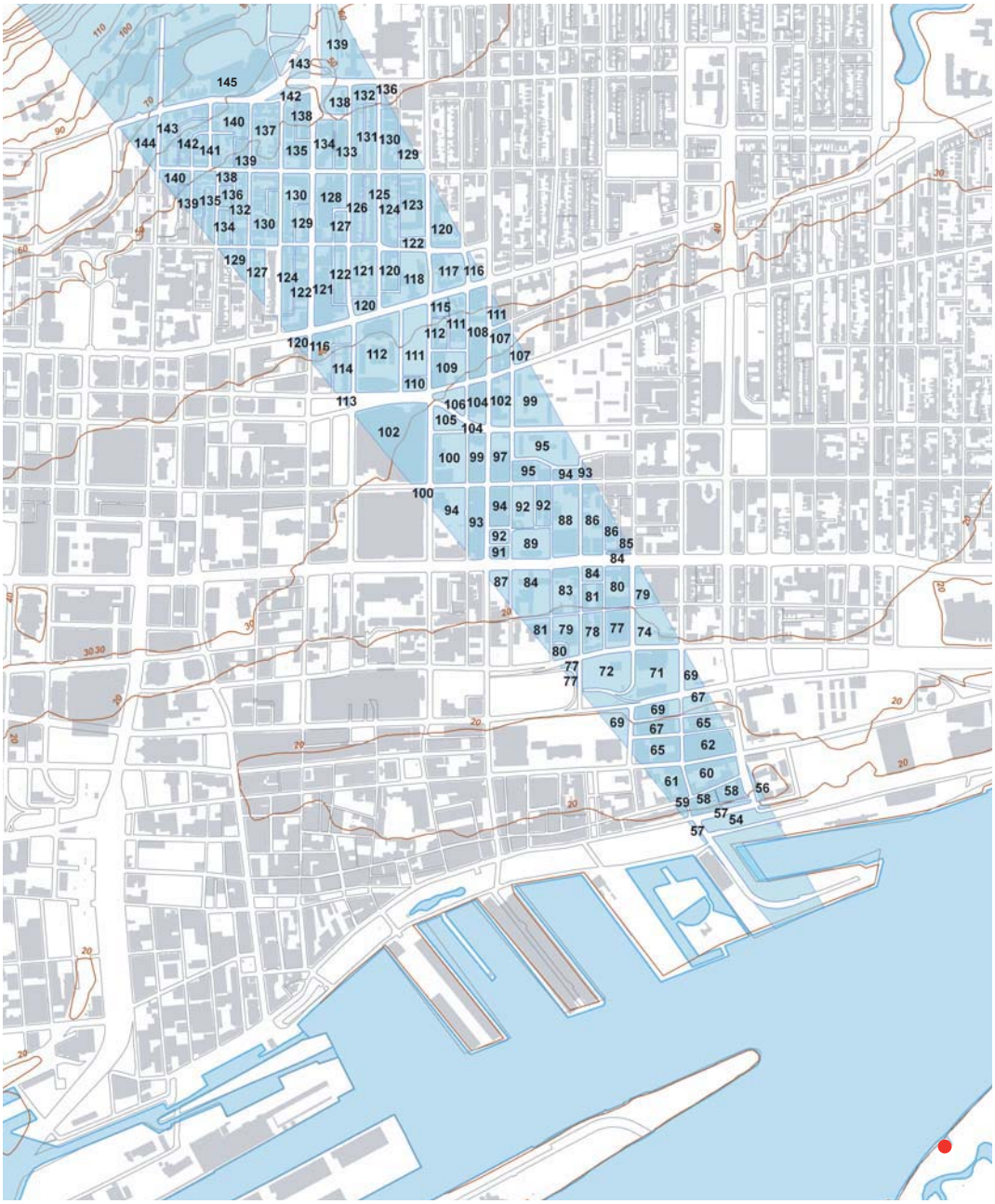
Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# Les cotes altimétriques des vues

Vue vers le mont Royal

## Belvédère des Îles





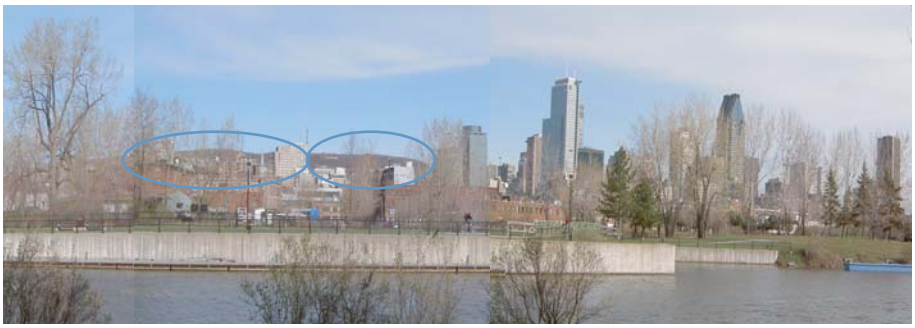
Localisation du point d'observation

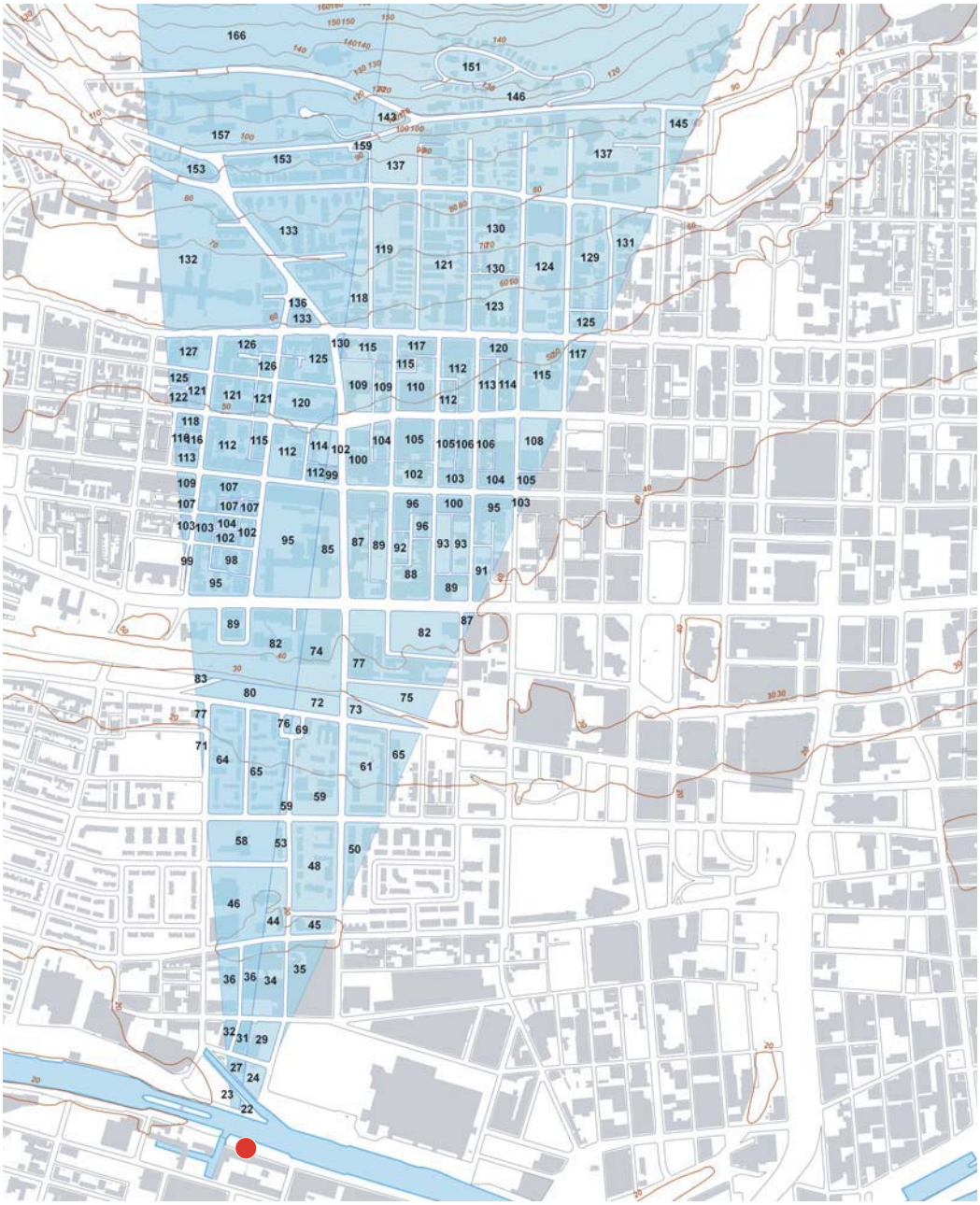


Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

Vue vers le mont Royal

# Canal de Lachine
(Redpath)





Localisation du point d'observation



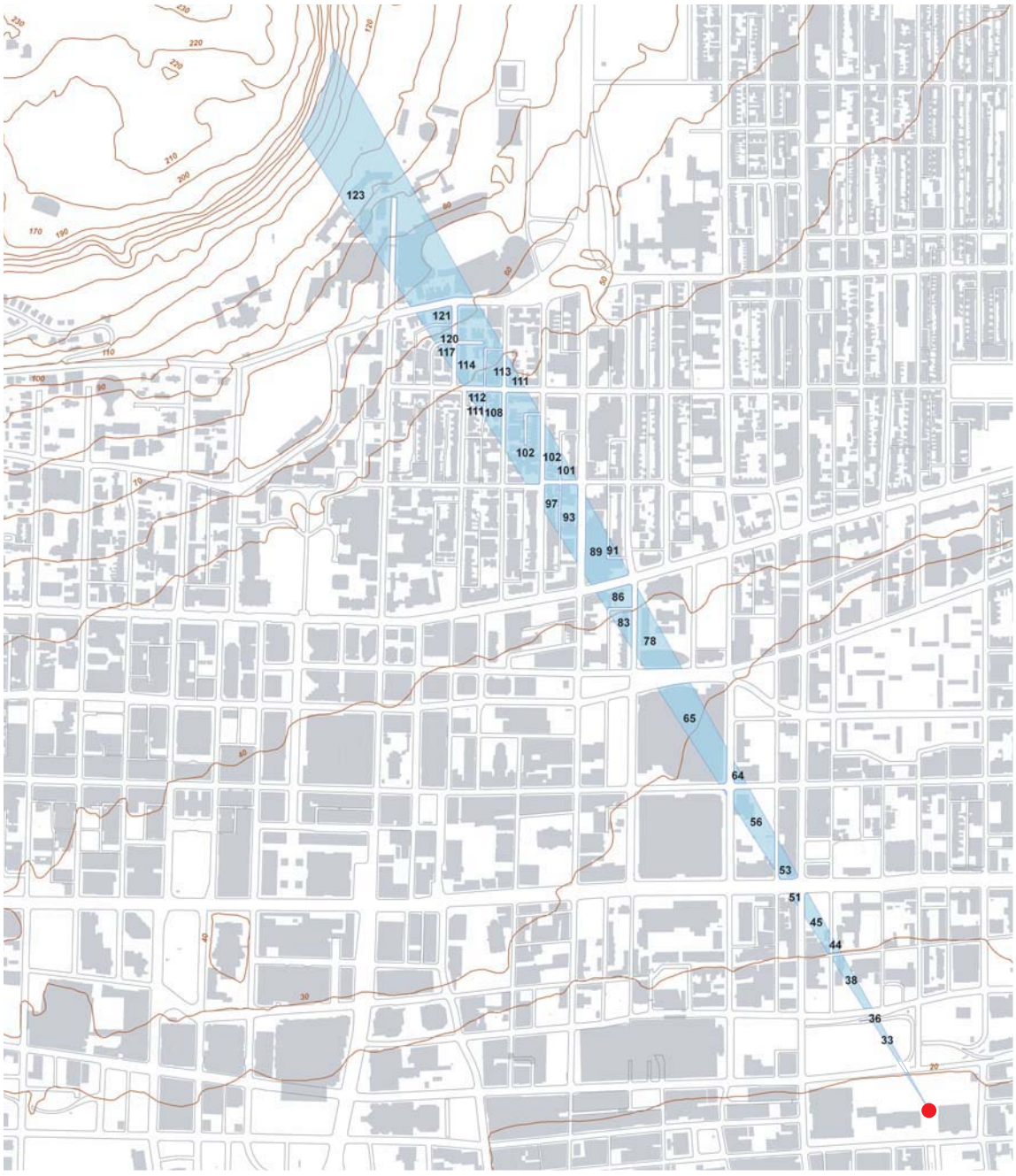
Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# Les cotes altimétriques des vues

Vue vers le mont Royal

## Place Vauquelin






Localisation du point d'observation



Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

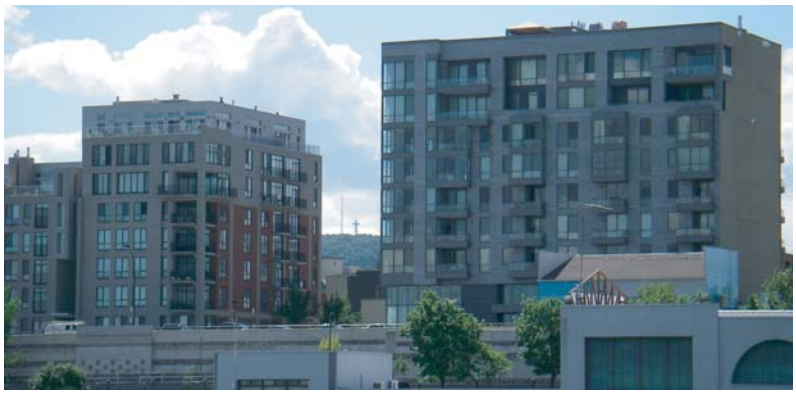
Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine

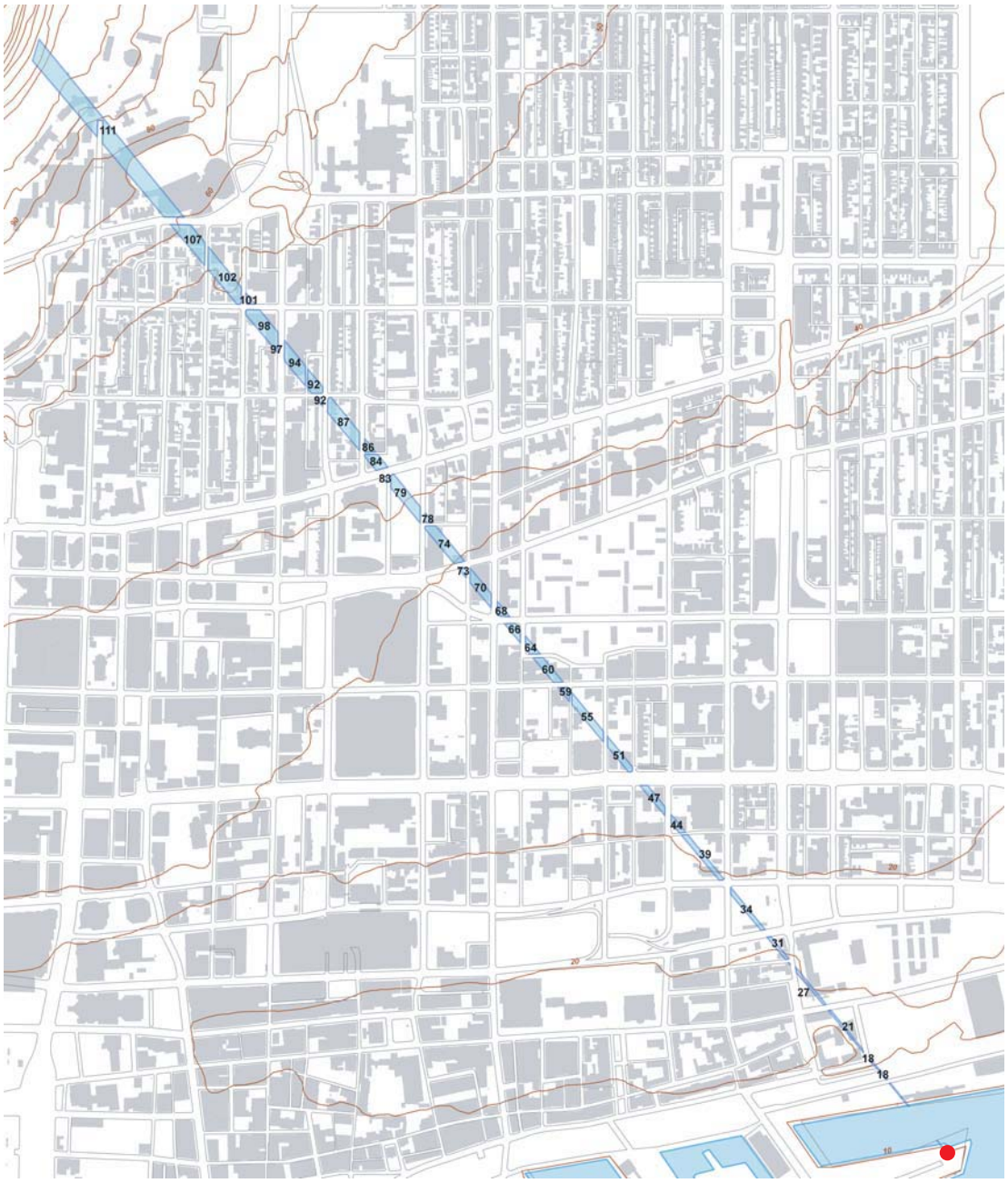
Montréal

# Les cotes altimétriques des vues

Vue vers le mont Royal

## Quai de l'Horloge






Localisation du point d'observation

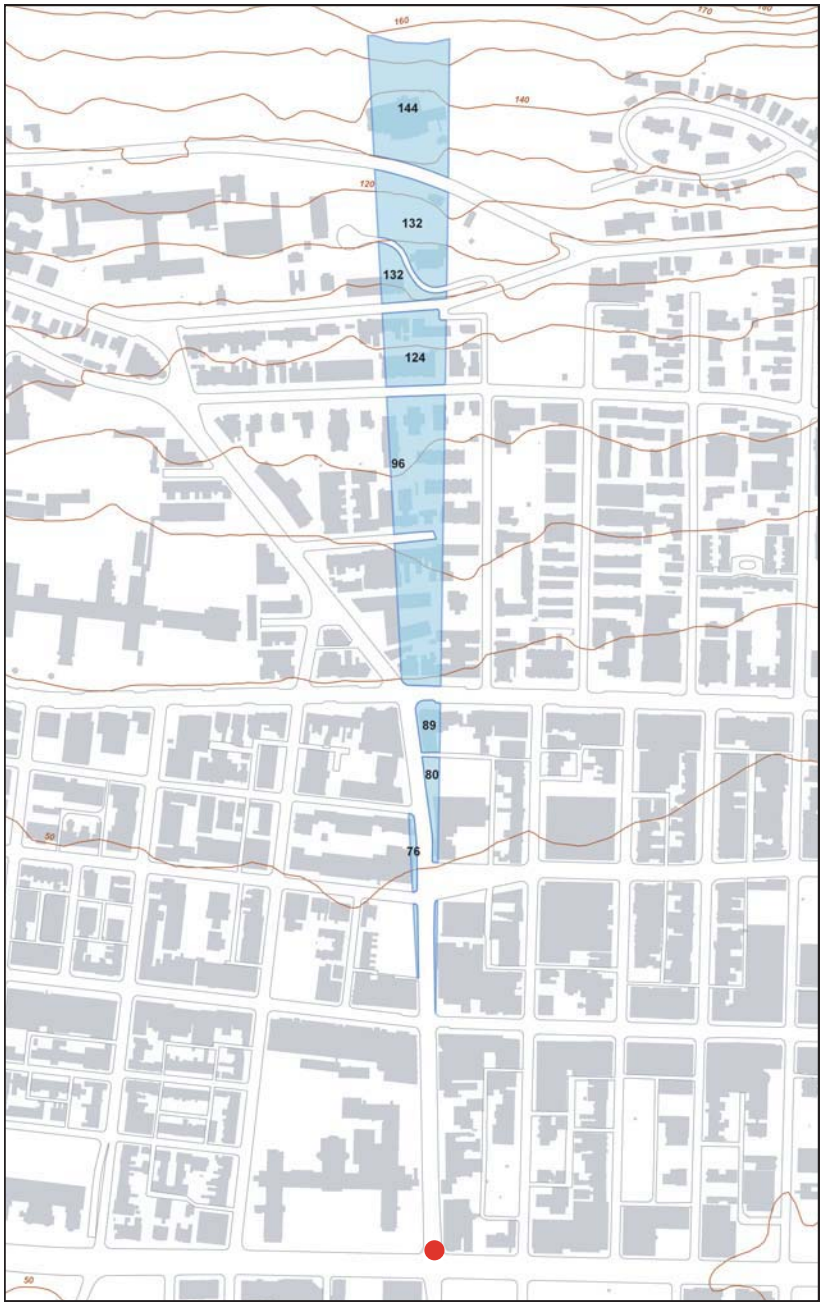


Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# Les cotes altimétriques des vues

Vue vers le mont Royal

## rue Guy






Localisation du point d'observation

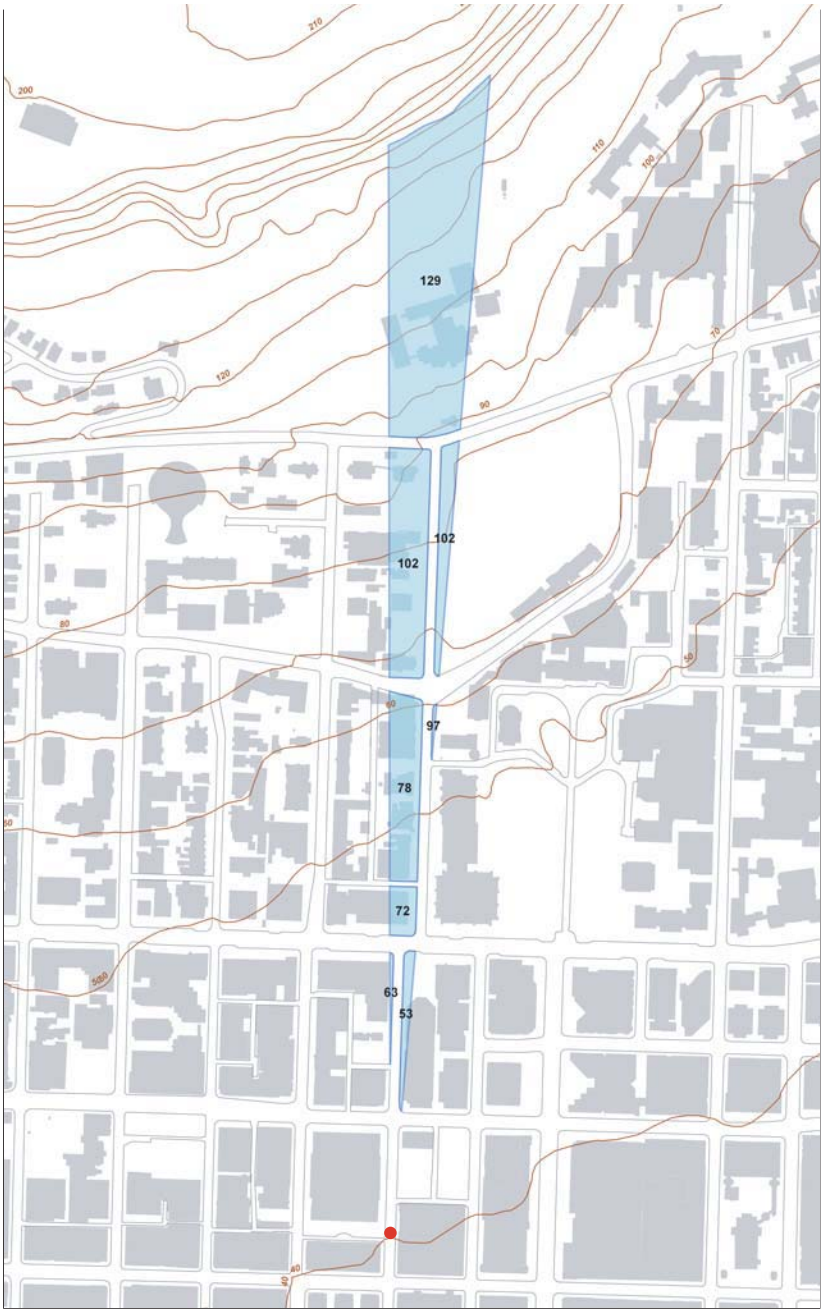



Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# Les cotes altimétriques des vues

Vue vers le mont Royal

## rue Metcalfe






Localisation du point d'observation

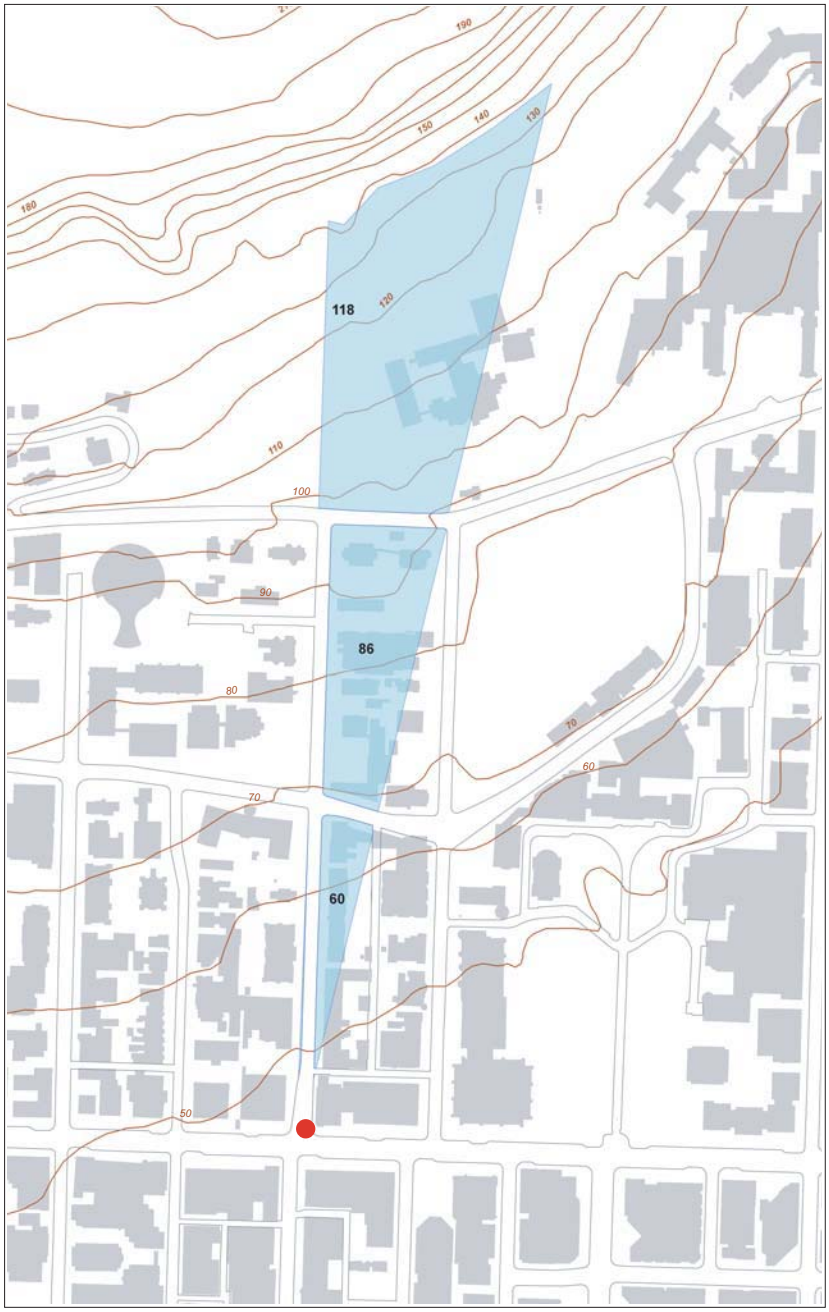



Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# Les cotes altimétriques des vues

Vue vers le mont Royal

## rue Peel





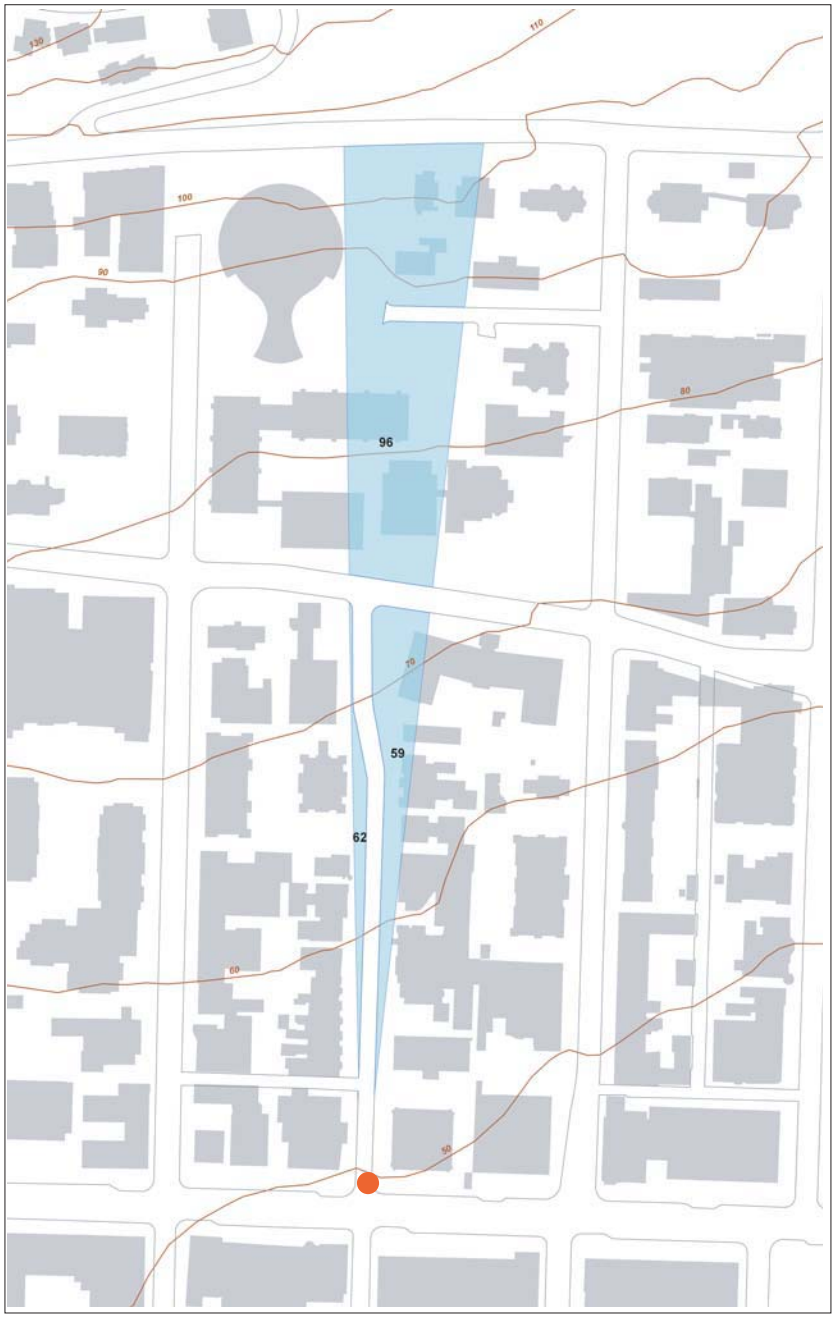

Localisation du point d'observation




Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

Vue vers le mont Royal

# rue Stanley






Localisation du point d'observation



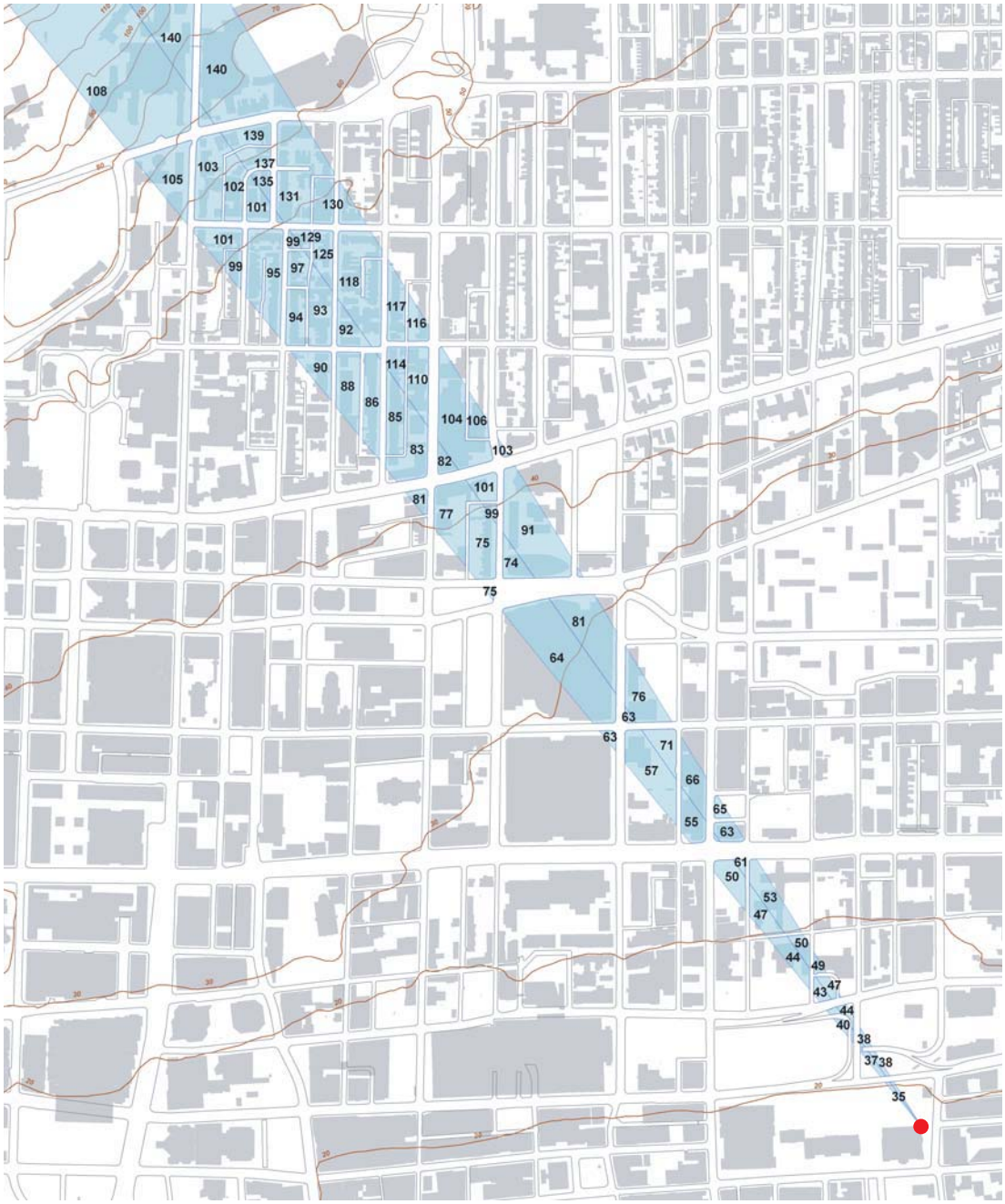

Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.

# Les cotes altimétriques des vues

Vue vers le mont Royal

## Terrasse de l'hôtel de ville

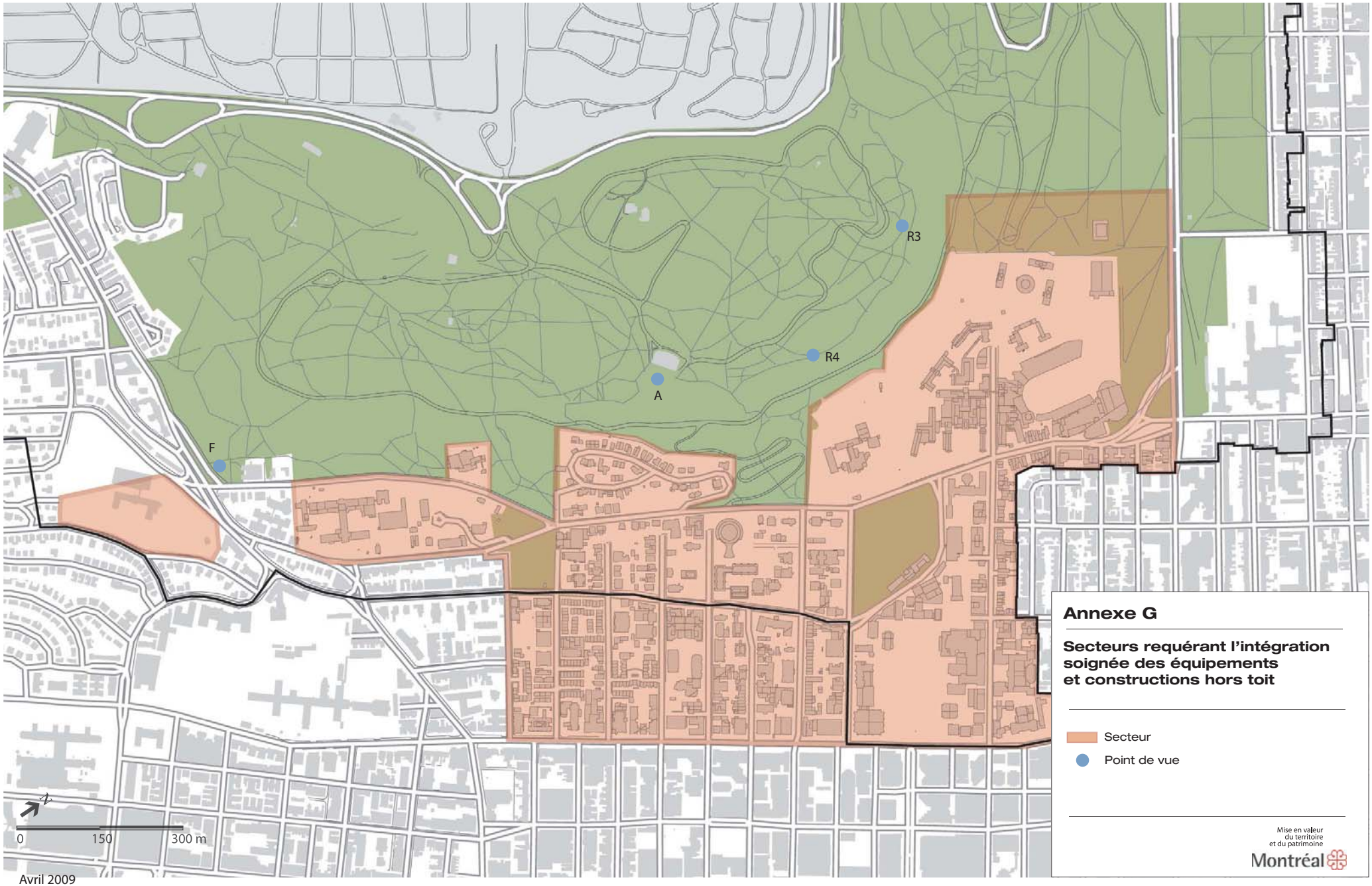





Localisation du point d'observation



Note :
Les cotes altimétriques à l'intérieur des cônes sont exprimées en mètres et correspondent à la valeur la plus basse pour chaque îlot.




## Annexe G

**Secteurs requérant l'intégration soignée des équipements et constructions hors toit**

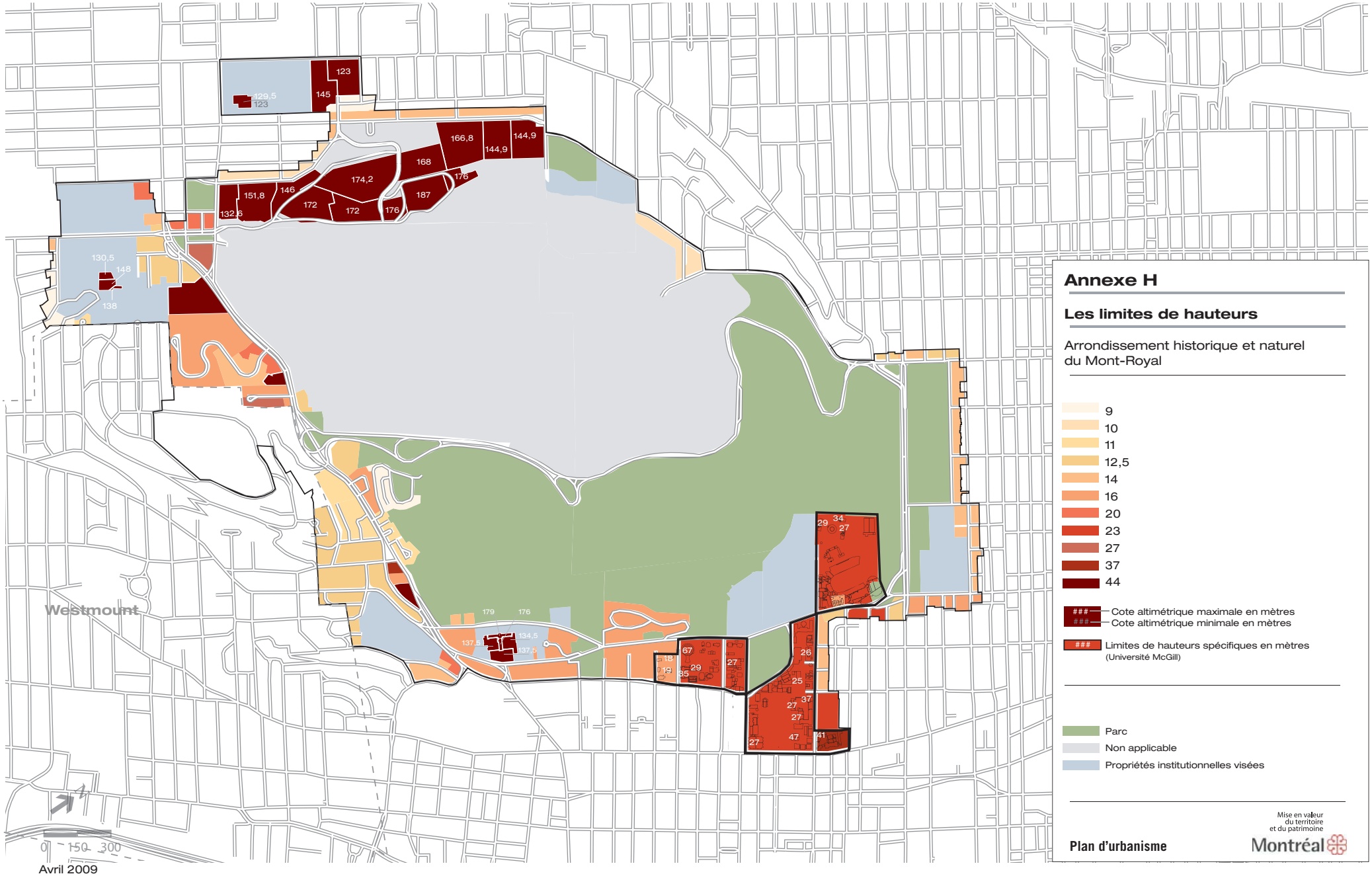
Secteur

Point de vue

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

Avril 2009




# Annexe H

## Les limites de hauteurs

Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

9
10
11
12,5
14
16
20
23
27
37
44

### Cote altimétrique maximale en mètres
### Cote altimétrique minimale en mètres

### Limites de hauteurs spécifiques en mètres (Université McGill)

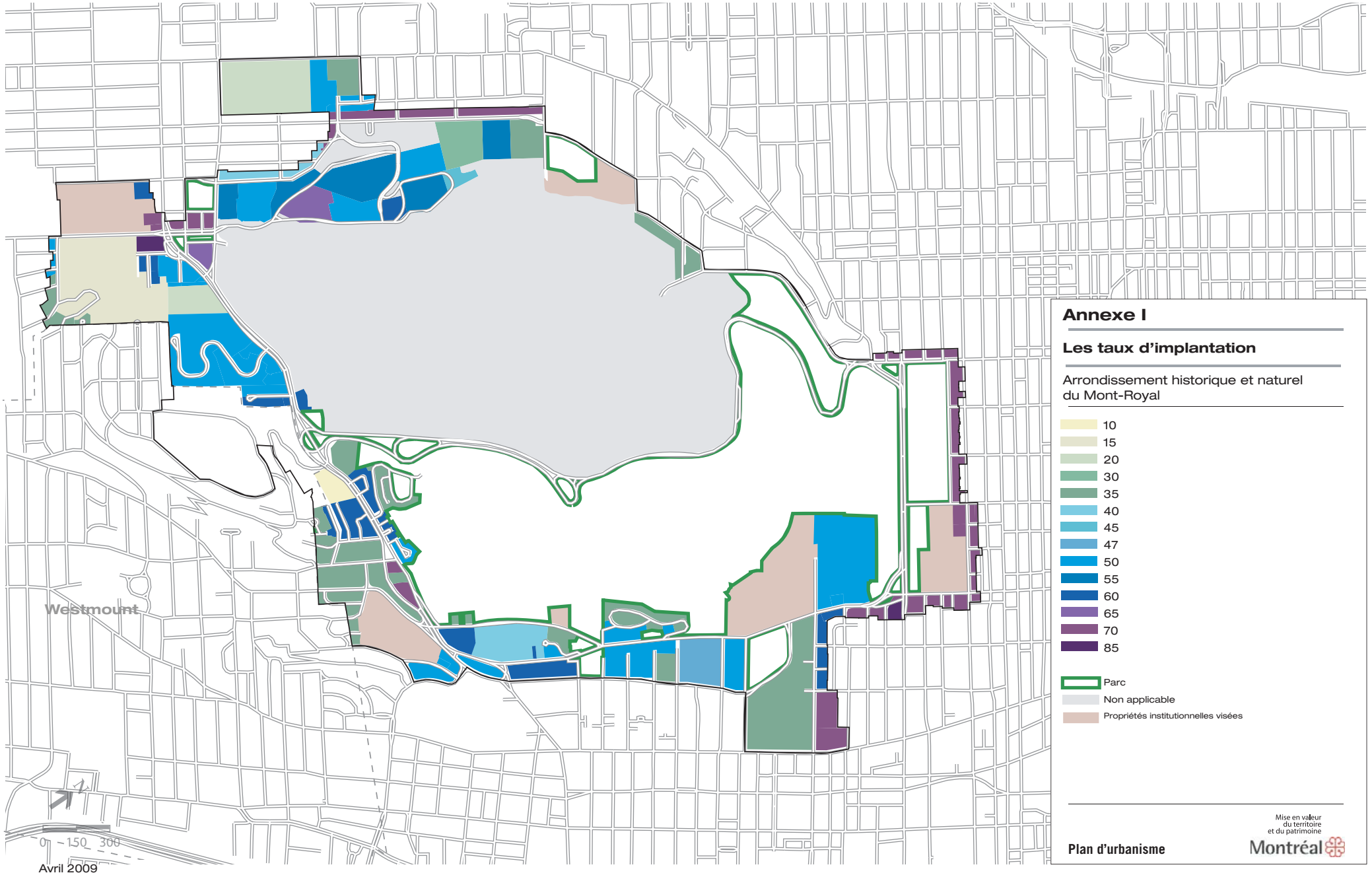
Parc
Non applicable
Propriétés institutionnelles visées

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

**Plan d'urbanisme**

Montréal

Avril 2009




# Annexe I

## Les taux d'implantation

Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

- 10
- 15
- 20
- 30
- 35
- 40
- 45
- 47
- 50
- 55
- 60
- 65
- 70
- 85

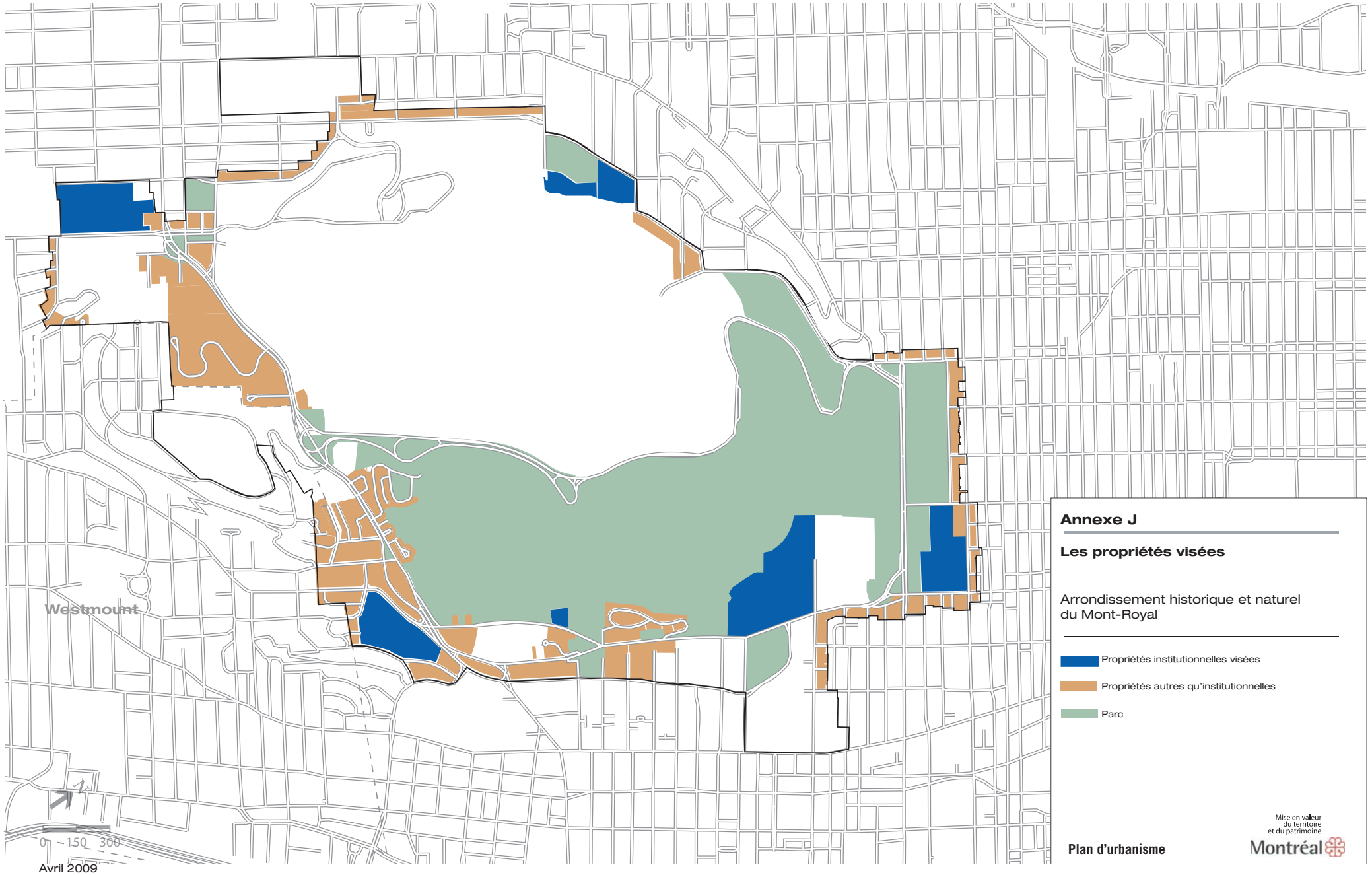
- Parc
- Non applicable
- Propriétés institutionnelles visées

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

**Plan d'urbanisme**

Avril 2009




## Annexe J

### Les propriétés visées

Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

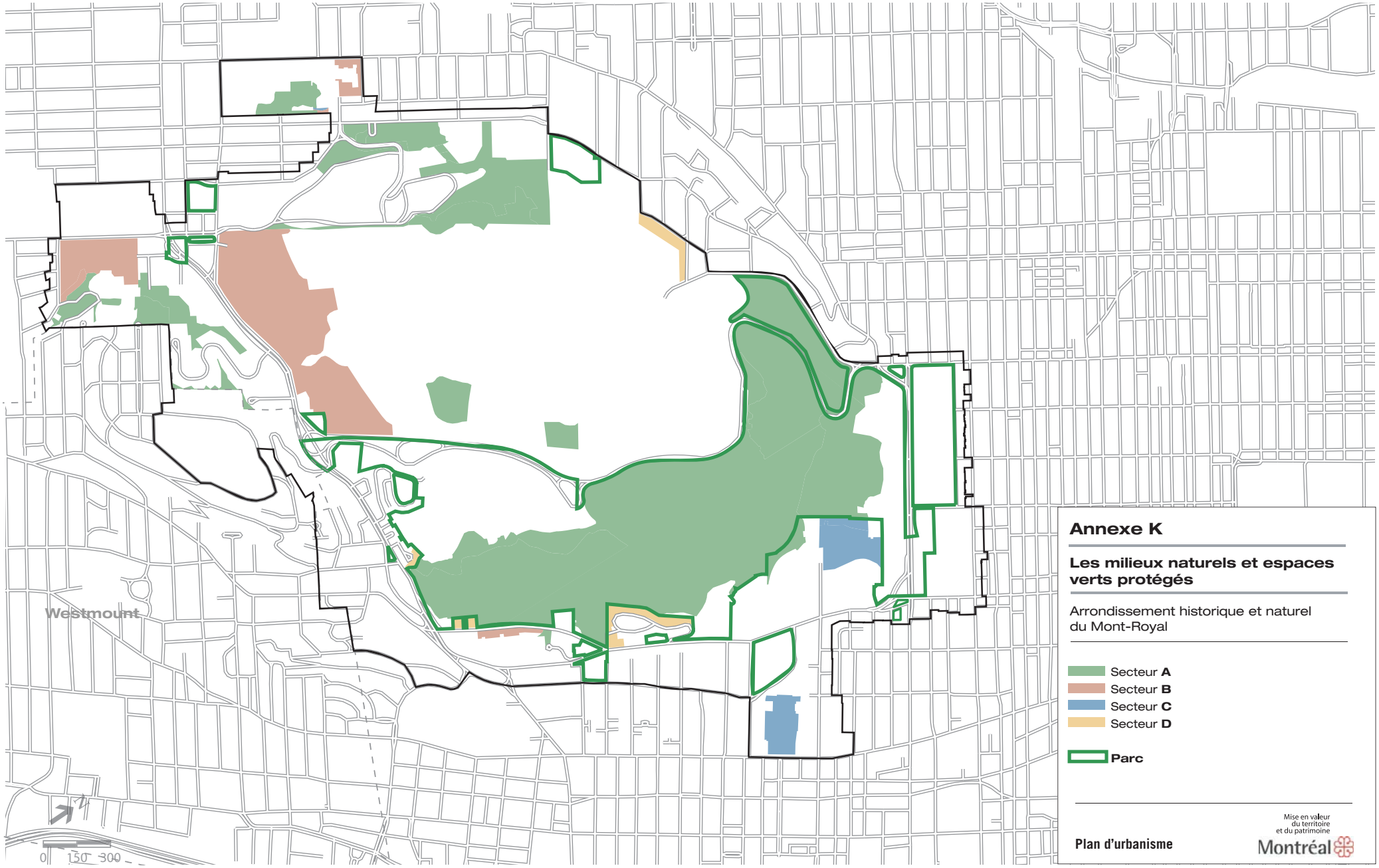
- Propriétés institutionnelles visées
- Propriétés autres qu'institutionnelles
- Parc

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

**Plan d'urbanisme**

Avril 2009




## Annexe K

### Les milieux naturels et espaces verts protégés

Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

- Secteur **A**
- Secteur **B**
- Secteur **C**
- Secteur **D**

**Parc**

**Plan d'urbanisme**

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

Avril 2009

# Synthèse des orientations et des objectifs

## 2.1 Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

1 Améliorer la qualité des milieux de vie existants
2 Favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014

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

3 Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés
4 Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes

## 2.3 Un Centre prestigieux, convivial et habité

5 Accroître la vocation métropolitaine, nationale et internationale du Centre
6 Accroître le dynamisme résidentiel du Centre
7 Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du Centre

## 2.4 Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

8 Consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport
9 Diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre afin de soutenir une utilisation plus intensive des infrastructures existantes
10 Favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville

## 2.5 Un paysage urbain et une architecture de qualité

11 Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain
12 Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu
13 Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics
14 Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain

## 2.6 Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

15 Assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique
16 Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel

## 2.7 Un environnement sain

17 Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain
18 Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant
19 Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes



« Que le Plan d'urbanisme devienne le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. »

Sommet de Montréal, juin 2002

# Synthèse des actions

1.1 Assurer le maintien en bon état des immeubles résidentiels et l'adaptation du stock de logements
1.2 Aménager des espaces verts publics ou privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie
1.3 Favoriser la consolidation des rues, des axes et des centres commerciaux les plus dynamiques
1.4 Améliorer les services à la population par le maintien ou l'implantation des équipements collectifs ou institutionnels locaux dans les milieux de vie

2.1 Stimuler la construction de logements sur les terrains vacants propices à la construction résidentielle
2.2 Soutenir le changement de vocation, à des fins résidentielles, de secteurs et de bâtiments actuellement occupés à des fins autres que l'habitation

3.1 Faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif
3.2 Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif
3.3 Lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier
3.4 Assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables
3.5 Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement

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

5.1 Consolider le Centre des affaires
5.2 Renforcer l'attrait commercial du Centre
5.3 Assurer et soutenir la présence des grandes institutions d'enseignement supérieur et de santé au Centre
5.4 Développer le potentiel touristique du Centre
5.5 Accroître le rayonnement culturel du Centre

6.1 Assurer la qualité des milieux de vie établis
6.2 Consolider la fonction résidentielle au Centre
6.3 Favoriser l'épanouissement de la fonction résidentielle au Centre

7.1 Assurer une qualité supérieure de l'architecture et des aménagements au Centre
7.2 Développer les terrains non bâtis du Centre
7.3 Encadrer le développement du réseau piéton intérieur
7.4 Raffermir ou améliorer le caractère particulier de certains axes du Centre

8.1 Soutenir l'aménagement de secteurs d'emplois de qualité
8.2 Favoriser la densification et la requalification des « secteurs d'affaires et de commerce »
8.3 Mettre en valeur de nouveaux sites à des fins d'emplois par des interventions structurantes sur le réseau routier
8.4 Régénérer de grands sites désaffectés afin qu'ils accueillent de nouvelles activités économiques

9.1 Soutenir la transformation de la structure d'emplois dans le tissu industriel existant
9.2 Convertir, à des fins d'activités mixtes, des espaces industriels en mutation qui offrent des possibilités intéressantes de remaillage avec le tissu résidentiel

10.1 Assurer une intégration harmonieuse des ensembles institutionnels au milieu urbain

11.1 Préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain
11.2 Affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain
11.3 Préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal
11.4 Préserver et mettre en valeur le caractère champêtre et les activités agricoles de certains secteurs de l'ouest de la ville
11.5 Préserver les spécificités de la trame urbaine montréalaise
11.6 Marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais
11.7 Mettre en valeur le paysage nocturne de Montréal

12.1 Encourager une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

13.1 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public
13.2 Aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers

14.1 Améliorer l'image des corridors routiers montréalais
14.2 Améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain

15.1 Protéger les secteurs d'intérêt patrimonial
15.2 Protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial
15.3 Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique
15.4 Maintenir et accentuer les efforts de sensibilisation et de mise en valeur du patrimoine

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

17.1 Soutenir un aménagement urbain plus sain
17.2 Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre
17.3 Assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées
17.4 Assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles
17.5 Poursuivre la réhabilitation des sites contaminés, avec l'aide financière des gouvernements
17.6 Réhabiliter en priorité les sites contaminés aux abords de certaines stations de métro et gares ainsi que dans les secteurs à transformer

18.1 Régir l'impact des nuisances

19.1 Régir les constructions dans les zones de contraintes

# Index thématique


| | | |
|---|---|---|
| **Berges** | berges et rives | chapitre 2 : sections 2.5, 2.6 et 2.7 |
| | caractère insulaire | chapitre 2 : section 2.5 |
| **Canal de Lachine** | | chapitre 2 : sections 2.5 et 2.6<br>chapitre 4 : secteurs de planification détaillée 4.8, 4.8.1 et 4.8.2 |
| **Décontamination (réhabilitation) des sites** | | chapitre 2 : sections 2.1, 2.4 et 2.7 |
| **Densification – Intensification** | | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4<br>chapitre 3 : section 3.1<br>chapitre 4 : secteurs de planification détaillée 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.6, 4.13, 4.14 et 4.24 |
| **Développement culturel** | art public | chapitre 2 : sections 2.3 et 2.5 |
| | culture de la qualité | chapitre 2 : section 2.5 |
| | politique culturelle | chapitre 2 : section 2.3 |
| | Quartier des spectacles | chapitre 2 : section 2.3<br>chapitre 4 : secteur de planification détaillée 4.22 |
| **Développement durable** | | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 et 2.5 |
| **Développement économique** | consolidation | chapitre 2 : section 2.3 |
| | diversification économique | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.1, 2.3 et 2.4 |
| | vitalité | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4 |
| **Développement résidentiel** | | chapitre 2 : sections 2.1, 2.2 et 2.5 |
| **Écoterritoire** | | chapitre 2 : sections 2.1 et 2.6<br>chapitre 4 : secteurs de planification détaillée 4.12, 4.17, 4.20 et 4.24 |
| **Entrée de ville** | | chapitre 2 : sections 2.2 et 2.5<br>chapitre 4 : secteurs de planification détaillée 4.1, 4.6, 4.9, 4.15, 4.18 et 4.21 |

# Index thématique


| | | |
|---|---|---|
| **Institutions** | ensembles institutionnels | chapitre 2 : section 2.6<br>chapitre 3 : section 3.1 |
| | grandes propriétés institutionnelles | chapitre 2 : sections 2.3, 2.4 et 2.6<br>chapitre 3 : section 3.1 |
| | institutions locales | chapitre 2 : section 2.1 |
| **Mont Royal** | | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.3, 2.5 et 2.6<br>chapitre 4 : secteur de planification détaillée 4.20 |
| **Parcours riverain** | | chapitre 2 : sections 2.5 et 2.6 |
| | patrimoine vert et bleu | chapitre 2 : section 2.6 |
| **Parcs, espaces verts et milieux naturels** | | chapitre 2 : sections 2.1, 2.3, 2.6 et 2.7 |
| | arbre | chapitre 2 : sections 2.1 et 2.5 |
| | grand parc urbain | chapitre 2 : section 2.6 |
| | parc-nature | chapitre 2 : section 2.6 |
| | parc local | chapitre 2 : sections 2.1 et 2.6 |
| | parc métropolitain | chapitre 2 : sections 2.3 et 2.6 |
| | trame verte | chapitre 2 : section 2.5 |
| | zone agricole permanente | chapitre 1<br>chapitre 2 : section 2.5 |
| **Piétons** | | chapitre 2 : sections 2.1, 2.2, 2.4 et 2.5 |
| **Plan lumière** | | chapitre 2 : sections 2.5 et 2.6 |
| **Rues commerçantes** (axes, centres commerciaux, grandes surfaces) | | chapitre 2 : sections 2.1, 2.3 et 2.5 |
| **Secteurs établis** | | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.1, 2.3 et 2.4 |
| **Secteurs à transformer** | | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.1, 2.4 et 2.7 |
| **Secteurs à construire** | | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.1, 2.3, 2.4 et 2.7 |
| **Transport collectif** | | chapitre 1<br>chapitre 2 : sections 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 et 2.7 |
| **Vélo** (piste et voie cyclables) | | chapitre 2 : sections 2.1, 2.2, 2.5 et 2.7 |

# Lexique

| | |
|---|---|
| Aire de protection | Aire environnant un monument historique classé, dont le périmètre est déterminé par le ministre de la Culture et des Communications du Québec (LRQ, c. B-4, a. 1j). |
| Affectation du sol | Destination d'une partie du territoire à un usage déterminé. |
| Arrondissement historique | Territoire désigné comme tel par le gouvernement du Québec en raison de la concentration de monuments ou de sites historiques que l'on y trouve (LRQ, c, B-4, art. 1h) en vue de le protéger. |
| Arrondissement naturel | Territoire désigné comme tel par le gouvernement du Québec en raison de l'intérêt esthétique, légendaire ou pittoresque que présente son harmonie naturelle (LRQ, c. B-4, art. 1i) en vue de le protéger. |
| Cadre bâti | Ensemble construit sur un territoire donné, dans un espace déterminé. |
| Citation | Pouvoir délégué aux municipalités de citer un monument historique, par l'adoption d'un règlement par le conseil municipal (*Loi sur les biens culturels*, LRQ, c. B-4, a. 70). |
| Classement | Pouvoir du ministre, sur avis de la Commission des biens culturels. Le classement vise à protéger un bien culturel dont la conservation présente un intérêt public (LRQ, c.B-4, a.24). |
| Coefficient d'occupation du sol (COS) | Rapport entre la superficie totale des planchers d'un édifice et la superficie du terrain qu'il occupe. |
| Densité de construction | Mode d'implantation et volumétrie de construction, définissant la forme et l'intensité urbaine d'un secteur. |
| Développement durable | Approche intégrant les dimensions environnementales, sociales et économiques, afin de répondre aux besoins du présent sans compromettre l'avenir. Le développement durable suppose le maintien de l'intégrité écologique, l'équité sociale et l'efficacité économique. |
| Document complémentaire au Plan d'urbanisme | Le document complémentaire détermine les règles minimales et générales à être respectées par les règlements d'urbanisme. |
| Domaine public | Espace extérieur constitutif du paysage urbain, généralement de propriété publique, soit les rues, les emprises municipales, les ruelles, les sentiers piétons, les trottoirs, les places et les squares. |
| Écoterritoire | Territoire où se trouvent des aires protégées (grands parcs, parcs-nature, réserves naturelles) et des milieux naturels (bois, cours d'eau, milieux humides) dont la Ville entend assurer la préservation et la mise en valeur par une approche de négociation. |
| Îlot | Entité de l'espace urbain entièrement bordée par des voies publiques et comportant généralement plusieurs parcelles (lots). Dans les anciens secteurs urbanisés, les îlots comportent souvent un réseau de ruelles. |
| Implantation | Localisation d'un ouvrage ou d'un bâtiment sur un lot, distance et orientation par rapport aux marges avant ou latérales ou par rapport à la voie publique, de même que par rapport aux bâtiments voisins. |

# Lexique

| | |
|---|---|
| Intermodalité | Raccord ordonnancé de modes différents de transport. |
| Lieu historique national | Désignation par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, soulignant l'importance d'un lieu, d'un événement dans l'histoire ou pour la culture canadienne. |
| Mesures d'atténuation | Ensemble de dispositions réglementaires ou techniques permettant de réduire les impacts négatifs sur la qualité de vie des résidents. |
| Mesures préférentielles au transport collectif | Mesures visant à accorder la priorité au transport collectif sur le réseau routier, pouvant prendre la forme de : couloir réservé en site propre; feu de signalisation prioritaire : marquage au sol; voie réservée, etc. |
| Mobilier urbain | Objets utilitaires destinés au confort, à l'agrément et à la sécurité des piétons, de même qu'à la salubrité publique : bancs, poubelles, lampadaires, bacs à fleurs, dispositifs de signalisation. |
| Monument historique | Au sens de la *Loi sur les biens culturels*, immeuble qui présente un intérêt historique par son histoire ou son architecture (LRQ, c. B-4, a. 1d). |
| Noyaux villageois | Premiers établissements permanents sur le territoire de Montréal, à partir desquels les divers milieux de vie se sont établis, et dont il reste trace dans le paysage urbain. |
| Paramètres réglementaires | Ensemble des paramètres urbanistiques du Plan d'urbanisme précisant les orientations de la réglementation de zonage et autres règlements découlant du Plan. |
| Parcours riverain | Route de ceinture de l'île de Montréal, de l'île Bizard et de l'île des Sœurs, en bordure des rives. Ce parcours se superpose occasionnellement aux tracés fondateurs. |
| Planification concertée avec les institutions | Démarche de planification associant la Ville de Montréal et une institution, permettant de définir les règles urbanistiques applicables au site occupé par cette institution et pouvant mener à l'utilisation d'outils réglementaires et, le cas échéant, à une entente de développement relative aux aspects non réglementaires que la Ville et l'institution désirent mettre de l'avant, notamment des projets conjoints ou encore le partage d'équipements. |
| Route verte | Réseau cyclable panquébécois, traversant le territoire montréalais. |
| Site du patrimoine | Constitution, par le conseil municipal, d'une partie de son territoire où se retrouvent des biens culturels immobiliers et dans laquelle le paysage architectural présente un intérêt d'ordre esthétique ou historique. |
| Site historique | Lieu où se sont déroulés des évènements ayant marqué l'histoire du Québec ou une aire renfermant des biens ou des monuments historiques (LRQ, c. B-4, a. 1e). |
| Sommet de Montréal | Le Sommet de Montréal fut tenu à l'aube de la nouvelle ville de Montréal, soit les 4, 5 et 6 juin 2002. L'exercice a permis aux 300 délégués provenant de différentes sphères d'activités de dégager un consensus sur quelque 200 priorités ciblant le développement de la Ville. |
| Taux d'implantation au sol | Rapport entre la superficie de l'implantation au sol du bâtiment et la superficie du terrain sur lequel il est construit. |
| Tracés fondateurs | Premiers parcours d'implantation sur le territoire, armature du système de rues des différents secteurs. |

## Organismes et abréviations

| | |
|---|---|
| ADM | Aéroports de Montréal |
| AMT | Agence métropolitaine de transport |
| CAU | Comité d'architecture et d'urbanisme de la Ville de Montréal : |
| CCU | comités consultatifs d'urbanisme |
| CMM | Communauté métropolitaine de Montréal |
| CN | compagnie ferroviaire Canadien National |
| CP | compagnie ferroviaire Canadien Pacifique |
| CREM | Conseil régional de l'environnement de Montréal |
| CRDÎM | Conseil régional de développement de l'île de Montréal |
| CSEVM | Commission des services électriques de la Ville de Montréal |
| MAMSL | ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir du Québec |
| MAPAQ | ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec |
| MCCQ | ministère de la Culture et des Communications du Québec |
| MENVQ | ministère de l'Environnement du Québec |
| MTQ | ministère des Transports du Québec |
| OCPM | Office de consultation publique de Montréal |
| RMR | région métropolitaine de recensement |
| SCHL | Société canadienne d'hypothèques et de logement |
| SHQ | Société d'habitation du Québec |
| STM | Société de transport de Montréal |
| UICN | Union internationale pour la conservation de la nature |

## Lois, réglementation

Charte de la Ville de Montréal,
*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), LRQ, c. A-19.1
*Loi sur les biens culturels* LRQ, c. B-4
*Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* LRQ, c. P-41.1
*Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation* LRQ, c. A-7.001
*Loi sur la qualité de l'environnement* LRQ, c. Q-2

# Bibliographie

Aéroports de Montréal, *Plan directeur Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023*, 2002.

Affleck + de la Riva architectes, *Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise, secteur Est*, 2003.

Agence métropolitaine de transport, *Enquêtes origine-destination*, 1987, 1993 et 1998.

Atelier B.R.I.C Architectes + urbaniste, *Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise, secteur Centre-Ouest*, 2003.

Communauté urbaine de Montréal, *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, 14 cahiers, 1981 à 1990.

Comtois, Claude et al., *L'industrie du transport des marchandises à Montréal : considération pour l'élaboration du plan d'urbanisme*, 2003.

Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM), *Huit principes pour construire la ville du Transport durable*, 2003.

Consortium Atelier BRAQ – Atelier in situ, *Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise, secteurs Ouest et Sud-Ouest*, 2003.

Divay, Gérard et al., *Survol de quelques politiques de revitalisation urbaine*, INRS-Urbanisation, Culture et Société, 2003.

Fischler, Raphaël, *Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : revue des nouveaux courants nord-américains en urbanisme et aménagement et de leurs possibilités d'application à Montréal*, 2003.

Groupe Cardinal Hardy – Aménagement et Design Urbain, *Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre*, 2003.

Groupe Cardinal Hardy – Aménagement et Design Urbain, *Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre-Est*, 2003.

Mathews, Georges, *La demande de logements neufs à Montréal (2003-2013)*, 2003.

Ministère des Transports du Québec (MTQ), *Plan de gestion des déplacements - Région métropolitaine de Montréal*, 2000.

Ministère des Transports du Québec (MTQ), *Politique sur le bruit routier*, 2003.

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal, 2001-2021*, 2001.

Montréal International, *Plan des orientations générales 2003-2005*.

Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), données relatives aux mises en chantier.

Société des transports de la Communauté urbaine de Montréal, *Enquête origine-destination 1982*.

Société du Havre de Montréal, *Le Havre de Montréal*, 2002.

Statistique Canada, *Données de recensements*, 1981, 1986, 1991, 1996, 2001.

Tourisme Montréal, *État du tourisme en 2001*, 2003.

Ville de Montréal, *Montréal à l'orée du XXI^e siècle, un choix de ville, Les travaux préparatoires du Plan d'urbanisme de Montréal,* 2002.

Ville de Montréal, en collaboration avec le Conseil régional de développement de l'île de Montréal et le Conseil régional de l'environnement de Montréal, *Diagnostic environnemental de l'île de Montréal*, 2003.

Ville de Montréal, *Qualité de l'eau en rive – Réseau de suivi du milieu aquatique*, 2003.

Ville de Montréal, *Énoncé de politique culturelle*, 2003.

# Remerciements

Monsieur **Gérald Tremblay**
Maire de Montréal

Monsieur **Stéphane Harbour**
Membre du comité exécutif responsable de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture (depuis juillet 2004)

Monsieur **Robert Libman**
Membre du comité exécutif responsable de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture (2002-2004)

Monsieur **Michel Lincourt**
Conseiller politique

## Autres membres du comité exécutif :

Georges Bossé
Claude Dauphin
Alan DeSousa
Helen Fotopulos
Cosmo Maciocia
Louise O'Sullivan
Michel Prescott
Francine Senécal
Frank Zampino

## Autres conseillers municipaux :

Michael Applebaum
Manon Barbe
Maurice Beauchamp
Carol Beaupré
Hasmig Belleli
Dida Berku
Yvette Bissonnet
Pierre Bourque
Robert Bousquet
Jacques Cardinal
Suzanne Caron
Jane Cowell-Poitras
Mary Deros
Richard Deschamps
Richer Dompierre
Laurent Dugas
Noushig Eloyan
Alvaro Farinacci
Lyn Faust
Jean-Marc Gibeau
Line Hamel
James V. Infantino
Edward Janiszewski
Sylvain Lachance
Pierre Lapointe
Robert Laramée
Luc Larivée
Denise Larouche
Yvon Le Duc
Martin Lemay
Karin Marks
Bill McMurchie
John W. Meaney
Marius Minier
Luis Miranda
Jacqueline Montpetit
Anne Myles
Marcel Parent
Colette Paul
Dominic Perri
Jean-François Plante
Michel Plante
Achille Polcaro
Christine Poulin
François Purcell
Marvin Rotrand
Claire Saint-Arnaud
Anie Samson
Jeremy Searle
Paolo Tamburello
Nicolas Tétrault
Nicole Thibault
Marcel Tremblay
Claude Trudel
Frank Venneri
Peter B. Yeomans
Bertrand A. Ward
Monique Worth
Saulie Zajdel
Howard Zingboim

## Conseillers d'arrondissement :

Mario Battista
Zoe Bayouk
Richard Bélanger
Bernard Blanchet
Jim Birnie
Michèle D. Biron
Robert M. Bourbeau
Cliff Carrie
Marie Cinq-Mars
Maurice Cohen
John de Castell
Normand Fortin
John Gallagher
Michel Gibson
Andrée Hénault
Anthony Housefather
Aldo Iermieri
Oksana Kaluzny
René E. Leblanc
Cynthia Lulham
Brian B. MacDonald
Ginette Marotte
Georgette L. Morin
Anne-Marie Parent
Claude B. Piquette
Edgar A. Rouleau
Nicholas Stephens
Bill Tierney
Morris Trudeau
Michael Vadacchino
Robert L. Zambito