



PROJET DE PLAN
DE DÉVELOPPEMENT
DE MONTRÉAL

Version révisée | Avril 2013

DEMAIN MONTRÉAL

DOCUMENT DE DISCUSSION

Montréal 



Mot des élus

Pour assurer sa croissance et améliorer la qualité de vie de ses citoyens, la Ville de Montréal doit se donner une vision stratégique de développement. C'est à cette fin qu'a été élaboré le projet de Plan de développement de Montréal (PDM), tel que le prévoit la Charte de la Ville.

Couvrant l'ensemble des champs d'intervention municipaux, ce document d'orientation intègre les lignes de force des différents plans et politiques adoptés par la Ville au cours des dix dernières années. La vision qu'il propose consiste à aménager le territoire selon les principes du développement durable, pour faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et grandir, travailler et étudier.

Cette vision a fait l'objet d'une démarche de contribution citoyenne auprès de plus d'un millier de Montréalais et partenaires de la Ville, en 2012. L'exercice a généré une adhésion généralisée aux objectifs visés par le PDM et à la nécessité de prioriser les actions pour assurer sa réalisation.

Le document a donc été révisé en fonction des résultats de cette démarche. Il comporte dorénavant un plan d'action quinquennal s'appuyant sur la capacité financière de la Ville. Intitulé Agir sur la ville, ce plan d'action constitue un engagement municipal formel et réalisable. Il s'articule autour des quatre grandes priorités d'action suivantes : renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole, améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers, accroître l'utilisation du transport collectif et actif, et enfin, moderniser les infrastructures et investir dans la qualité du domaine public.

En raison de la portée stratégique du Plan de développement, nous souhaitons que l'Office de consultation publique de Montréal complète la démarche menée en 2012. Nous espérons que ces nouveaux échanges publics susciteront la mobilisation de tous les acteurs du développement de la métropole en vue d'agir ensemble sur la ville autour de priorités d'action qui feront consensus.



Le maire de Montréal,

Michael Applebaum

Le responsable du développement économique et de l'urbanisme au comité exécutif,

Alain Tassé



DEMAIN **MONTRÉAL**

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION | 7 |
| LA VISION DE DÉVELOPPEMENT | 11 |
| Vivre et grandir à Montréal | 17 |
| Consolider et améliorer les quartiers existants | 19 |
| Assurer la croissance résidentielle | 22 |
| Travailler et étudier à Montréal | 25 |
| Renforcer les pôles économiques et la mobilité en transport collectif | 28 |
| Mettre en place une gestion intégrée du transport des marchandises | 32 |
| Aménager la ville | 35 |
| Renforcer l'identité de Montréal | 36 |
| Favoriser des aménagements et une architecture de qualité | 40 |
| AGIR SUR LA VILLE – Plan d'action municipal 2013-2017 | 47 |
| Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole | 51 |
| Soutenir le développement du centre-ville par la qualité du domaine public et du design | 52 |
| Réaliser les projets urbains du centre-ville | 54 |
| Réaliser les projets urbains hors du centre-ville | 56 |
| Planifier en priorité les grands secteurs stratégiques | 60 |
| Améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers | 63 |
| Favoriser l'accès à des logements abordables et de qualité notamment pour les familles, les ménages à faible revenu et les aînés | 64 |
| Améliorer l'offre en équipements collectifs municipaux | 66 |
| Verdir les quartiers | 68 |
| Intervenir en priorité dans les secteurs défavorisés | 70 |



DEMAIN **MONTRÉAL**

| | |
|---|----|
| Accroître l'utilisation du transport collectif et actif | 73 |
| Soutenir les principaux projets d'infrastructures d'ici 2020 | 74 |
| Déterminer un financement adéquat des projets d'infrastructures, du matériel roulant et des budgets d'exploitation du transport collectif, de manière récurrente | 76 |
| Favoriser et sécuriser les déplacements pour les piétons et les cyclistes | 77 |
| Moderniser les infrastructures et investir dans la qualité du domaine public | 79 |
| Réhabiliter les réseaux d'eau et de voirie | 79 |
| LE CADRE FINANCIER | 81 |
| Les principaux plans et politiques de la Ville de Montréal | 84 |
| Les sigles utilisés | 85 |
| Les crédits photographiques | 86 |
| | |
| LISTE DES CARTES | |
| Carte 1 - Les projets résidentiels planifiés d'ici 2017 – Ville de Montréal | 23 |
| Carte 2 - Les pôles du Centre, de l'Est et de l'Ouest : des pôles économiques complémentaires | 27 |
| Carte 3 - Le renforcement des pôles économiques, en lien avec le transport collectif | 30 |
| Carte 4 - Les infrastructures de transport des marchandises et les secteurs regroupant des fonctions logistiques | 33 |
| Carte 5 - Les îlots de chaleur à Montréal – 2011 | 43 |
| Carte 6 - Les projets urbains du centre-ville | 55 |
| Carte 7 - Les projets urbains et les projets à planifier | 58 |

Veillez noter qu'un glossaire ainsi que des fiches d'information renfermant des données factuelles en support à la vision de développement proposée sont disponibles sur Internet à l'adresse : ville.montreal.qc.ca/demainmontreal.



DEMAIN **MONTRÉAL**

INTRODUCTION



NOTE : La vision proposée dans le présent document intègre les éléments porteurs des principaux plans et politiques municipaux adoptés par la Ville de Montréal au cours de la dernière décennie. Afin d'alléger le texte, les références à ces outils de planification ne sont pas systématiquement indiquées, mais la liste des plans et politiques est fournie à la toute fin du document. Il est aussi possible de les consulter sur Internet à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/demainmontreal.



INTRODUCTION

DANS LA FOULÉE DU SOMMET DE 2002, LA VILLE DE MONTRÉAL A ADOPTÉ, ENTRE 2004 ET 2008, UN ENSEMBLE DE PLANS ET DE POLITIQUES SECTORIELLES DESTINÉS À GUIDER SES INTERVENTIONS DANS SES DIVERS CHAMPS DE COMPÉTENCE. UNE VISION DE RECONSTRUCTION DE LA VILLE SUR ELLE-MÊME SE DÉGAGE DE CES DOCUMENTS QUI PRENNENT APPUI SUR LES PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE.

Plus de 10 ans après la tenue de ce sommet, le Plan de développement de Montréal (PDM) offre l'occasion de faire le point sur la vision stratégique de Montréal pour les générations actuelles et futures, d'élaborer un projet de ville. L'enjeu consiste à établir, sur la base d'une vision commune, des priorités d'action et des moyens de mise en œuvre pour faire face aux défis contemporains d'une métropole nord-américaine.

Comme le prévoit l'article 91 de la Charte de la Ville de Montréal : « **La ville doit élaborer un plan relatif au développement de son territoire qui prévoit notamment les objectifs poursuivis par la ville en matière d'environnement, de transport et de développement communautaire, culturel, économique et social.** » Élaboré dans une perspective intégrée, le Plan de développement de Montréal détermine la vision et les enjeux développement sur un horizon de 20 ans et fera l'objet d'une révision quinquennale.

L'adoption du Plan de développement par le conseil municipal est prévue à la fin de 2013 ou au début de 2014. Le PDM n'a pas de portée réglementaire. Son élaboration s'inscrit toutefois dans l'esprit des orientations gouvernementales relatives à la grande région de Montréal et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

La Ville de Montréal verra à assurer la plus grande cohérence possible entre le Plan de développement, ses politiques, ses programmes et ses mécanismes de gestion. Ainsi, ce plan fournira un cadre de référence pour la révision du Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal et servira d'assise à la révision du Plan d'urbanisme.

Une attention particulière sera apportée aux stratégies et aux moyens de financement des principales interventions soutenues par le Plan de développement. Cela exigera de faire des choix et d'établir des priorités, en tenant compte des compétences et de la capacité financière de la Ville. De manière plus précise, sa mise en œuvre s'arrimera à celle de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires du gouvernement du Québec, laquelle permettra d'établir des ententes entre la Ville et le gouvernement.

En somme, le Plan de développement vise à fournir une référence partagée par plusieurs des acteurs publics, privés, institutionnels et sociocommunautaires pour l'élaboration de stratégies communes sur le territoire de Montréal et au sein de la collectivité montréalaise. Cette approche suppose que le Plan de développement soit lui-même le résultat d'une approche concertée. De la sorte, le Plan de développement de Montréal contribuera à mobiliser la collectivité montréalaise autour d'orientations claires et consensuelles ainsi que sur les priorités d'action qui nécessiteront la collaboration de plusieurs acteurs.



DEMAIN **MONTRÉAL**

LA VISION DE DÉVELOPPEMENT





LA VISION DE DÉVELOPPEMENT

L'ÉLABORATION D'UNE VISION DE L'AVENIR DE MONTRÉAL S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE PARTICULIER, CELUI D'UNE VILLE QUI A DES FORCES ET DES ATOUTS, MAIS AUSSI CELUI D'UNE VILLE QUI SE TRANSFORME ET QUI DOIT S'AMÉLIORER SUR CERTAINS ASPECTS. AU COURS DES 20 DERNIÈRES ANNÉES, MONTRÉAL A CONNU DES CHANGEMENTS DÉMOGRAPHIQUES ET SON ÉCONOMIE S'EST TRANSFORMÉE. DE PLUS, LES GRANDES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES À L'ÉCHELLE LOCALE ET INTERNATIONALE INTERPELLENT MONTRÉAL AVEC, EN TOILE DE FOND, LA NÉCESSITÉ DE S'ADAPTER AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES. ENFIN, MONTRÉAL DOIT COMPOSER AVEC LE VIEILLISSEMENT DE SES INFRASTRUCTURES ET DE SON CADRE BÂTI, DONT LA MISE À NIVEAU EXIGERA DES INVESTISSEMENTS SUBSTANTIELS.

Montréal peut compter sur la qualité du cadre de vie dans ses différents quartiers résidentiels, un cadre de vie riche de services et de lieux de convivialité. De plus, la concentration de sa population au cœur de la région, moteur d'une effervescence culturelle et économique, est un atout qui doit être maintenu et renforcé, notamment par un système de transport collectif rapide et ramifié qui répond aux besoins d'une population diversifiée.

Le défi du développement, pour Montréal, consiste à se reconstruire sur elle-même selon les principes du développement durable, c'est-à-dire un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable pour ses citoyens actuels et les générations à venir, en encourageant la participation de tous les acteurs de la société à la prise de décision. Il s'agit de façonner une ville contemporaine, inclusive et dynamique sur les plans économique, culturel et social et d'aménager une ville qui préserve et assainit son environnement.

Dans ce contexte, Montréal doit asseoir son développement sur ce qui la distingue et mettre en valeur sa personnalité et ses forces.





Miser sur les atouts de Montréal

Que ce soit la singularité de ses paysages, la diversité de ses quartiers, la convivialité de sa population ou l'audace de ses créateurs et entrepreneurs, Montréal a tout intérêt à miser sur son identité et sur ses atouts pour assurer sa croissance :

- Une métropole internationale vivante et inclusive, à échelle humaine, au cœur d'une grande région métropolitaine;
- Une vitalité culturelle exceptionnelle en Amérique du Nord et des forces créatrices reconnues mondialement. Montréal est d'ailleurs désignée par l'UNESCO comme Ville de design;
- Une ville de savoir et une économie très diversifiée;
- Un territoire riche de ses quartiers. Montréal jouit d'une gamme variée de quartiers résidentiels offrant de nombreux avantages : qualité de vie, diversité d'activités, accès au transport collectif, proximité des lieux d'emploi, espaces verts, etc.;
- Un centre-ville sécuritaire, habité et dynamique, foisonnant d'activités culturelles et économiques;
- Des réseaux de transport structurants, en particulier le réseau de transport collectif;
- Une grande capacité d'accueil. Montréal compte de très nombreux secteurs susceptibles d'accueillir de nouveaux ménages et de nouvelles entreprises;
- Une ville entourée d'eau et riche de ses milieux naturels. Plusieurs de ses rives ont déjà été mises en valeur et une grande superficie de ses milieux naturels a été protégée;
- Une ville nordique qui se transforme au gré des saisons, offrant à ses résidents et visiteurs une grande variété de paysages et d'activités;
- Un réseau de grands parcs, incluant les parcs du Mont-Royal et Jean-Drapeau, et d'écoterritoires;
- La métropole du Québec et la plus grande ville francophone d'Amérique qui affirme et valorise sa spécificité.

LES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT

Le Plan de développement propose divers principes d'aménagement et de développement sur lesquels la Ville s'appuiera pour la planification du Montréal de demain. En voici les grandes lignes :

- Une ville compacte axée sur la diversité des activités urbaines et sur la proximité des lieux de résidence, d'emploi, de services et de loisirs;
- Un réseau de transport collectif performant;
- Une ville aménagée pour les piétons et les cyclistes;
- Des milieux résidentiels sains et sécuritaires;
- Une ville inclusive et solidaire qui reconnaît les besoins de sa population la plus vulnérable;
- Une offre adéquate de logements abordables et de logements pour les familles et les aînés;
- Une ville qui soutient l'agriculture urbaine et l'accès à des aliments sains;
- Une ville qui favorise l'activité physique et la santé;





- Des services collectifs pour tous les groupes d'âges;
- Un domaine public qui met l'accent sur le verdissement, le confort, l'accessibilité universelle, la sécurité, l'art public et l'expression culturelle;
- Une ville de design qui met en valeur son architecture, sa créativité, son patrimoine, ses paysages et ses milieux naturels;
- La consolidation du cœur de la région métropolitaine, là où les services et les infrastructures sont présents, avec trois pôles économiques forts;
- Une ville qui renforce sa position de métropole culturelle nationale et internationale et de plus grande ville francophone d'Amérique;
- Une ville qui réduit la pollution et les gaz à effet de serre (GES), s'adapte aux changements climatiques et accroît sa biodiversité;
- La contribution de la collectivité et des partenaires à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan.

Le Plan de développement préconise une approche intégrée et multisectorielle, dont la mise en œuvre fera appel à tous les acteurs de la collectivité. La vision de développement proposée s'articule autour des perspectives suivantes :

Vivre et grandir à Montréal

- Consolider et améliorer les quartiers existants;
- Assurer la croissance résidentielle.

Travailler et étudier à Montréal

- Renforcer les pôles économiques en lien avec la mobilité en transport collectif;
- Mettre en place une gestion intégrée du transport des marchandises.

Aménager la ville

- Renforcer l'identité de Montréal;
- Concevoir des aménagements et une architecture de qualité visant à réduire les impacts sur l'environnement.







VIVRE ET GRANDIR À MONTRÉAL

VIVRE ET GRANDIR À MONTRÉAL, C'EST POUVOIR S'Y ÉPANOUIR TOUT AU LONG DE SA VIE. MONTRÉAL A LA RÉPUTATION D'UNE VILLE OÙ LA QUALITÉ DE VIE EST ENVIABLE. LA PLURALITÉ DES ACTIVITÉS, L'OFFRE VARIÉE DE LOGEMENTS ET DE PARCS, LA PROXIMITÉ DES COMMERCES ET DES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS DE MÊME QUE L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF SONT, AVEC LA VITALITÉ DES QUARTIERS ET UN CLIMAT SOCIAL TOLÉRANT ET INCLUSIF, LES ASSISES DE CETTE RÉPUTATION. LES DIFFÉRENTS QUARTIERS MONTRÉALAIS OFFRENT UN CADRE DE VIE CONVIVAL, UNE DIVERSITÉ SOCIALE, UNE EFFERVESCENCE CULTURELLE ET UN DYNAMISME ÉCONOMIQUE QU'IL FAUT RENFORCER.

La Ville de Montréal doit s'assurer que l'organisation spatiale, l'aménagement des quartiers et l'offre résidentielle maintiennent ces principaux atouts. Par ses interventions, elle devra participer à enrichir la qualité de l'environnement physique et social de l'ensemble des milieux de vie montréalais.

Dans la foulée du Plan régional de santé publique 2010-2015, la Ville doit aussi prévenir les risques sur la santé de la population en favorisant une offre de logements abordables et salubres et l'accès à des aliments sains, de même qu'en réduisant la pollution atmosphérique et sonore.

Si Montréal offre une qualité de vie enviable à la majorité de ses citoyens, une partie relativement importante de sa population vit dans des conditions défavorables. Ainsi, en 2009, près de 23 % des ménages montréalais vivaient sous le seuil de faible revenu.

Certains secteurs sont moins avantagés en ce qui concerne le cadre physique, les conditions de logement ou encore l'accès au transport collectif ou à des équipements collectifs, ce qui entraîne des écarts entre les quartiers montréalais. Cette situation requiert une convergence d'interventions sensibles en vue d'améliorer, à la fois, les conditions de vie et l'offre de services collectifs et sociaux. Une attention particulière mérite aussi d'être portée à la qualité, à la sécurité et à l'animation des lieux publics, afin qu'ils participent à la cohésion sociale de ces secteurs.

Par ailleurs, la population de Montréal vieillit : un Montréalais sur cinq aura 65 ans ou plus d'ici 2031 (par rapport à un sur six en 2006).

De plus, comme toutes les principales villes canadiennes, Montréal connaît depuis quelques décennies un déficit migratoire au profit de sa banlieue immédiate, en raison notamment du départ des ménages avec enfants de la classe moyenne. Malgré ce constat, l'île de Montréal réunit un très grand nombre de ménages avec enfants, près de 250 000, ce qui représente la moitié de toutes les familles de la région métropolitaine, soit l'équivalent de son poids démographique régional. Certains quartiers montréalais enregistrent même une croissance des familles avec enfants.



Le déficit est atténué par les migrations intraprovinciales et l'immigration internationale. Montréal est une terre d'accueil pour les immigrants : un Montréalais sur trois est né à l'extérieur du Canada et environ 70 % des nouveaux arrivants au Québec choisissent Montréal. Cette présence confère à la ville un caractère multiculturel.

De ces tendances, il ressort que l'équilibre social et démographique de Montréal peut être affaibli si des actions ne sont pas prises pour maintenir la diversité de la population, une caractéristique qui contribue à la richesse du milieu montréalais.



Compte tenu des changements démographiques et de l'évolution du marché du logement, la Ville de Montréal doit intervenir de façon plus ciblée dans le domaine de l'habitation.

Un des principaux enjeux concerne l'accès à un logement abordable pour plusieurs des ménages montréalais. D'une part, la hausse des valeurs immobilières au cours de la dernière décennie rend plus difficile l'accès à la propriété, un phénomène qui touche de plein fouet les jeunes familles désirant rester à Montréal. D'autre part, conséquence du peu de logements disponibles, les ménages locataires voient augmenter les loyers plus rapidement que leurs revenus. Des besoins plus spécifiques apparaissent également, alors que la population est vieillissante et que plusieurs politiques en matière de services sociaux et de santé encouragent le maintien à domicile de personnes ayant besoin de diverses formes de soutien.

Même si le territoire de l'île de Montréal est largement construit, il possède encore une importante capacité d'accueil de logements neufs, évaluée à 175 000 logements. Plusieurs secteurs voués à être transformés pourraient recevoir environ 150 000 nouveaux logements, auxquels serait associée une diversité d'activités urbaines. Par ailleurs, quelques grands terrains vacants demeurent disponibles, surtout aux extrémités de l'île, pour la construction de nouveaux quartiers pouvant accueillir environ 25 000 logements. La Ville de Montréal compte ainsi soutenir les projets urbains aptes à contribuer à la qualité du cadre de vie et à assurer une croissance résidentielle adaptée aux besoins des différents ménages, notamment les familles avec enfants. Pour permettre à la population de vivre et grandir à Montréal, la Ville de Montréal compte :

- Consolider et améliorer les quartiers existants;
- Assurer la croissance résidentielle.



CONSOLIDER ET AMÉLIORER LES QUARTIERS EXISTANTS

La plupart des quartiers montréalais sont de bonne qualité et constituent des milieux de vie relativement complets qui offrent une gamme variée de logements ainsi que des services, des commerces, des équipements collectifs (culturels, de loisirs, sportifs et communautaires) et des parcs de voisinage. Les lieux d'emploi sont situés à proximité ou sont accessibles par transport actif ou collectif.

La Ville de Montréal propose, en partenariat avec les gouvernements, les intervenants locaux et les acteurs privés, de mettre en valeur les quartiers existants pour en faire des milieux durables et de qualité. Il faudra agir à la fois sur :

- L'accessibilité, l'adaptation et la rénovation des logements pour répondre aux différents besoins de la population;
- La diversification des activités par une meilleure offre de commerces et de services de proximité;
- L'amélioration de l'offre d'équipements collectifs et culturels et de parcs à proximité des lieux habités, notamment dans des pôles civiques, sportifs et culturels;
- Le réaménagement de lieux sous-utilisés en favorisant l'intensification et la diversification des activités, en particulier dans certains secteurs (secteurs industriels, artères, centres commerciaux);
- L'augmentation de l'offre en matière de transports collectif et actif;
- L'atténuation des risques sur la santé de la pollution de l'air, de la pollution sonore, des îlots de chaleur et de l'inactivité physique, ainsi que l'amélioration de la sécurité;
- L'amélioration de la sécurité alimentaire par un meilleur accès aux aliments santé (marchés publics, agriculture urbaine, jardins collectifs, etc.);
- L'accès à des activités physiques et sportives comme vecteur d'intégration sociale et de soutien à la santé;
- La qualité de l'aménagement et de l'architecture et le verdissement du territoire;
- Une architecture verte et performante sur le plan environnemental (écoénergétique).







Le rôle prépondérant du domaine public

La Ville de Montréal a le pouvoir d'intervenir sur son domaine public (parcs, places, trottoirs, rues, ruelles, etc.). Toutes les occasions d'agir pour en faire des lieux de qualité, respectueux des besoins des citoyens, seront saisies.

La Ville favorisera notamment :

- La création de liens piétons dans et entre les quartiers (promenades urbaines) en vue de faciliter l'accès aux parcs, équipements collectifs, services et commerces;
- L'aménagement de la chaussée et des trottoirs pour promouvoir un mode de vie plus actif et augmenter la convivialité et la sécurité pour les piétons et les cyclistes;
- L'aménagement d'infrastructures et de corridors plus efficaces pour le transport collectif;
- La plantation et le verdissement des rues, ruelles et parcs;
- L'aménagement et l'animation des parcs et des lieux publics, de façon à offrir des occasions de socialisation ainsi que des aires de détente et d'activités physiques et sportives, ludiques et culturelles;
- L'intégration d'infrastructures de gestion des eaux pluviales dans les aménagements.

De même, la Ville ajustera ses outils réglementaires et adoptera des programmes de soutien à l'investissement de manière à favoriser une diversité d'activités et un cadre bâti de qualité, offrant une plus grande performance environnementale.

Une grande part du parc de logements montréalais répond aux attentes de plusieurs types de ménages, incluant les familles. Cependant, certains de ces logements montrent des signes de vieillissement. Leur maintien en bon état et leur adaptation aux besoins variés de la population sont essentiels pour assurer une offre adéquate de logements, ce qui peut représenter des investissements financiers importants.

Dans les secteurs défavorisés ou dont les conditions se détériorent, la Ville doit agir tant sur le plan de l'environnement urbain que sur celui du logement et de la dynamique sociale. Dans la continuité du Plan d'urbanisme de 2004, l'approche préconisée est de concentrer les interventions et les investissements de la Ville et de ses partenaires sur une revitalisation concertée et intégrée.

Certains secteurs défavorisés de Montréal sont en mutation. Si quelques-uns d'entre eux sont aujourd'hui transformés par le développement immobilier et l'arrivée d'activités économiques, de nouvelles zones de pauvreté se développent dans des quartiers périphériques, souvent sous la forme d'îlots ou de grands ensembles multilocatifs dégradés, où les nouveaux arrivants trouvent parfois leur premier lieu d'implantation.

La Ville de Montréal compte assurer un suivi attentif des secteurs plus défavorisés et en documenter l'évolution. Cela permettra d'intervenir de façon intégrée, sur plusieurs dimensions à la fois, en collaboration avec les acteurs locaux, tant communautaires qu'institutionnels et privés, en vue de modifier sensiblement le cadre de vie et la dynamique de ces secteurs.





ASSURER LA CROISSANCE RÉSIDENTIELLE

Dans un contexte nord-américain, Montréal est une ville relativement dense et concentrée : 60 % de la population de la région métropolitaine habite à l'intérieur d'un rayon de 15 km du centre-ville. Son rythme de croissance démographique demeure toutefois modeste par rapport à d'autres métropoles.

La croissance de la ville et celle de la région métropolitaine sont interdépendantes. La Ville de Montréal préconise la consolidation du cœur de la région et de l'île, où les infrastructures, les équipements collectifs et les services de transport en commun sont présents.

Selon les projections démographiques régionales de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), qui servent de référence au PMAD de la CMM, la région de Montréal devrait accueillir environ 320 000 nouveaux ménages d'ici 2031, comparativement à 123 000 pour l'île de Montréal. Cependant, l'agglomération de Montréal a évalué cette capacité d'accueil à 175 000 nouveaux logements, notamment dans les secteurs à transformer, au cœur de l'île, et dans les secteurs à construire, à ses extrémités.

Déjà, les projets résidentiels en voie de construction ou projetés pour les cinq prochaines années représentent quelque 75 000 nouveaux logements sur le territoire de Montréal (voir la carte 1). Au cours des 15 prochaines années, il est évalué que quelque 120 000 nouveaux logements pourraient être construits, ce qui illustre la grande capacité d'accueil de l'île de Montréal.

En stimulant la demande résidentielle de même qu'en encourageant et soutenant la construction de logements, la Ville pourra participer à la consolidation du centre de la région métropolitaine et maintenir son poids démographique au sein de la région. Il s'agit aussi d'une occasion de favoriser une offre résidentielle variée, incluant des logements abordables et de grandes dimensions, s'insérant dans des milieux de vie qui répondent aux besoins des familles de même qu'à un bassin de population active.

En outre, si la tendance migratoire hors de l'île des familles de la classe moyenne se maintient, cela pourrait contribuer à réduire la diversité sociale et économique de Montréal. Cette tendance pourrait aussi entraîner une diminution des services municipaux et institutionnels répondant aux besoins des familles.

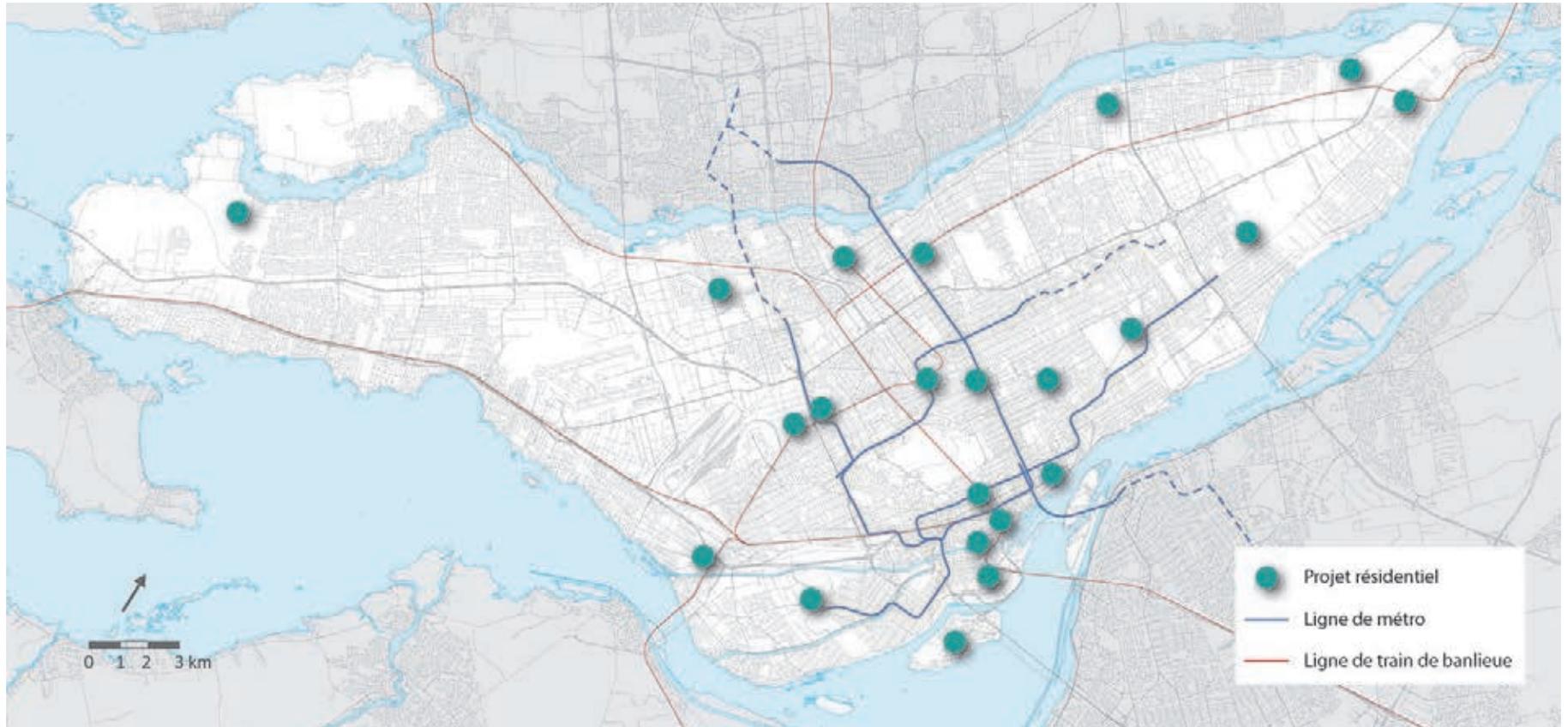
Cette situation crée également des difficultés de rétention de la main-d'œuvre chez certains employeurs. Devant les difficultés croissantes occasionnées par la congestion routière et la plus faible performance du réseau de transport collectif hors du centre de l'île, plusieurs personnes habitant à l'extérieur de l'île peuvent être portées à chercher des emplois plus près de leur lieu de résidence.

La Ville de Montréal doit favoriser, par ses interventions et ses investissements, l'émergence de projets qui lui permettront d'accueillir la croissance projetée de la population. Ces projets pourraient mettre en valeur les secteurs en mutation, les friches urbaines, les abords des stations de métro ou des gares, certaines artères et les espaces commerciaux sous-utilisés.





CARTE 1 | LES PROJETS RÉSIDENTIELS PLANIFIÉS D'ICI 2017 – VILLE DE MONTRÉAL





BED

← SORTIE →

RESEAU



TRAVAILLER ET ÉTUDIER À MONTRÉAL

L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES GRANDES VILLES EST DE PLUS EN PLUS AXÉE SUR LES CONDITIONS PROPICES À L'INNOVATION. À CET ÉGARD, MONTRÉAL PRÉSENTE PLUSIEURS ATOUTS COMME UNE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE, UN CENTRE-VILLE DYNAMIQUE, UNE VITALITÉ CULTURELLE EXCEPTIONNELLE, DES PÔLES ÉCONOMIQUES À FORTE VALEUR AJOUTÉE AU CŒUR DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE, DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF ET ROUTIER PERFORMANTS AINSI QUE DE GRANDS CENTRES UNIVERSITAIRES ET DE RECHERCHE. ELLE PRÉSENTE, DE PLUS, LES AVANTAGES D'UNE VILLE COMPACTE, INCLUANT UN ACCÈS FACILITÉ AUX TRANSPORTS COLLECTIF ET ACTIF ET LA PROXIMITÉ DE QUARTIERS RÉSIDENTIELS.

Comme d'autres métropoles dans le monde, la Ville de Montréal a pour rôle, en matière économique, de contribuer à la mise en place d'un environnement d'affaires propice à l'essor des entreprises et des talents. Elle doit donc assurer un aménagement de qualité pour soutenir et stimuler ce développement, en plus de faciliter la mobilité des personnes et des marchandises vers les secteurs d'activités économiques.

À cet égard, Montréal fait face à de nombreux défis économiques qui conditionnent la manière de concevoir la ville. L'enjeu le plus important réside dans sa capacité, certes, à attirer les talents, mais aussi à les développer et à les retenir. Cet enjeu constitue le point de départ de la Stratégie de développement économique 2011-2017, où sont déterminés six grands défis.

La plupart de ces défis nécessitent un partenariat de la Ville avec tous les acteurs économiques, publics et privés, et une solide contribution de chacun dans son champ de compétence. Ces défis collectifs concernent la mise en valeur du savoir et de la créativité, le défi de la main-d'œuvre, le développement de l'entrepreneuriat et l'accroissement de l'attractivité de la métropole.

Deux défis relèvent davantage du champ d'intervention municipal. La Ville doit, d'une part, améliorer en continu l'offre de services aux entreprises, aux investisseurs et aux entrepreneurs. D'autre part, elle doit maintenir des zones de commerce et d'emploi modernes et dynamiques, incluant les parcs industriels et technologiques.



Des pôles économiques structurants

La région métropolitaine de Montréal compte quelque 1,8 million d'emplois, dont 66 % sont situés dans l'île de Montréal. L'une de ses particularités, et l'un de ses atouts, est la concentration d'emplois au sein de cinq grands pôles économiques, dominés par le pôle du Centre de Montréal. Ces cinq pôles représentent 1,1 million d'emplois, dont 950 000 (85 %) sont localisés dans les trois pôles situés sur l'île de Montréal, soit le Centre, l'Ouest et l'Est (voir la carte 2) :

- Le pôle du Centre de Montréal, qui comprend le centre-ville et ses quartiers limitrophes, concentre 500 000 emplois, dont 300 000 sont au centre-ville;
- Le pôle de l'Ouest regroupe 280 000 emplois, dans l'axe des autoroutes 40, 15 et 13;
- Le pôle de l'Est, dans l'axe des autoroutes 40 et 25, totalise 170 000 emplois.

Le pôle du Centre rassemble les fonctions métropolitaines d'affaires et de finance, les sièges de multiples organisations internationales, les services aux entreprises, les activités culturelles ainsi que les activités liées à l'enseignement supérieur, à la recherche, au savoir et à la santé. Les pôles de l'Ouest et de l'Est concentrent, pour leur part, les activités industrielles et manufacturières, dont plusieurs, dans l'axe de l'autoroute 40, sont à forte valeur ajoutée.

Au cours des trois dernières décennies, l'économie montréalaise a connu des transformations importantes. D'une structure économique surtout indus-

trielle, elle est passée à une structure principalement axée sur les services (80 % des emplois sur l'île sont présentement occupés par le secteur tertiaire). Malgré un recul important du secteur de la production de biens, des entreprises ont su tirer leur épingle du jeu en se spécialisant dans des grappes industrielles à fort contenu technologique comme l'aérospatiale, les technologies de l'information et des communications (TIC) ainsi que les sciences de la vie.

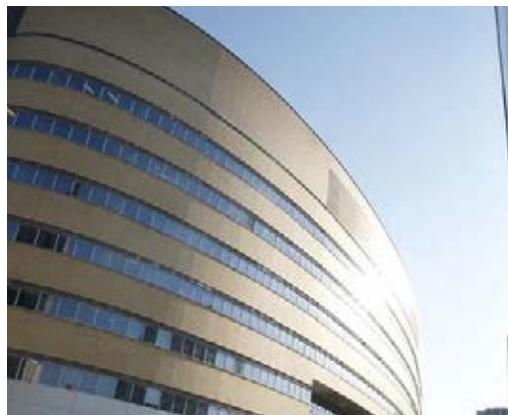
Rappelons que le savoir, la culture et l'innovation constituent des éléments clés de la nouvelle économie, et, dans le monde entier, plusieurs villes font appel à divers moyens pour attirer une main-d'œuvre scolarisée. Montréal possède des atouts sur ce plan grâce à un réseau d'éducation et de recherche de calibre international. Précisons qu'elle détient la seconde position en Amérique du Nord pour le nombre d'étudiants par habitant.

Le rôle structurant des réseaux de transport

Les réseaux de transport collectif et routier ont un rôle structurant sur la localisation et la concentration des entreprises et des emplois au sein des pôles économiques. Or, le réseau routier métropolitain est de plus en plus saturé, particulièrement aux heures de pointe. Cette congestion génère non seulement un coût important, mais aussi des conséquences environnementales considérables, puisque les véhicules sont responsables de 48 % des émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération montréalaise. La solution passe d'abord par un accroissement de l'offre de services et de déplacements en transport en commun vers les principaux pôles d'activités économiques ou d'études, en vue de réduire les déplacements en automobile aux heures de pointe.

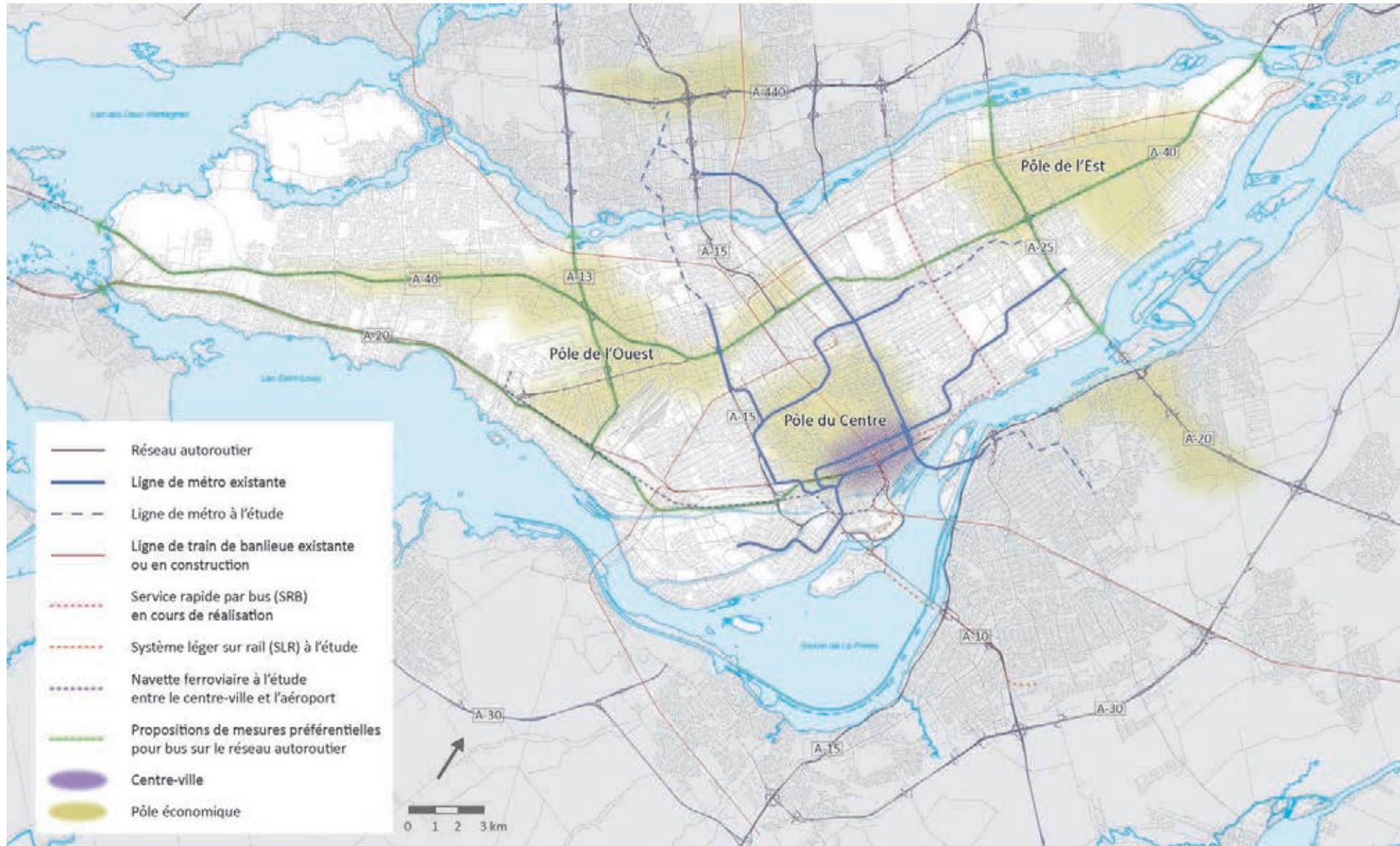
À cet égard, Montréal possède en général une desserte efficace en transport collectif, notamment vers le centre-ville et ses quartiers limitrophes, où sont également localisés les principaux lieux d'activités économiques, culturelles, de recherche, de santé et d'études.

Toutefois, certains tronçons du réseau de transport en commun sont maintenant utilisés au maximum de leur capacité. La croissance d'achalandage souhaitée nécessitera donc des investissements d'importance.





CARTE 2 | LES PÔLES DU CENTRE, DE L'EST ET DE L'OUEST : DES PÔLES ÉCONOMIQUES COMPLÉMENTAIRES





Les pôles économiques de l'Ouest et de l'Est de l'île sont, pour leur part, principalement localisés le long du réseau autoroutier. Il faut reconnaître que dans une grande partie de ces pôles, la taille des lots, l'organisation de la trame de rues, l'effet de barrière créé par les autoroutes ainsi que la faible densité du cadre bâti rendent difficile la desserte en transport collectif. La majorité des personnes se déplacent donc vers ces pôles en automobile.

Toutefois, les déplacements en transport collectif vers certains secteurs de ces pôles économiques pourraient être améliorés. En effet, ces secteurs se trouvent stratégiquement situés aux abords de stations de métro ou de gares de train de banlieue, et à la rencontre des autoroutes 15-40 et 25-40. Ces emplacements confèrent des avantages dont il faut tirer profit afin de créer des lieux d'activités plus intenses qui permettraient d'augmenter les déplacements en transport collectif.

Par ailleurs, l'industrie du transport des marchandises représente une activité importante à Montréal, reconnue comme une plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale. La confluence des réseaux d'infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et portuaires constitue une force économique à maintenir, mais aussi à valoriser. Le camionnage joue d'ailleurs un rôle prédominant dans le déplacement des marchandises sur l'île, puisque 80 % des mouvements quotidiens de camions à l'échelle de la région ont l'île de Montréal pour origine ou destination.

Afin d'accroître la performance économique de Montréal, la Ville doit créer des conditions favorables à l'attraction d'entreprises et de talents. Elle doit contribuer, avec ses partenaires gouvernementaux, à la mise en place d'un environnement d'affaires propice au développement économique. Elle doit aussi poursuivre son soutien au développement des entreprises et maintenir des zones de commerce et d'industrie, incluant les parcs industriels. Une attention doit également être portée à la qualité de l'aménagement urbain des secteurs d'emploi, celle-ci constituant un facteur d'attraction non négligeable.

Dans cette perspective, le Plan de développement préconise de :

- Renforcer les pôles économiques, en lien avec une mobilité accrue en transport collectif;
- Développer une gestion intégrée du transport des marchandises.

RENFORCER LES PÔLES ÉCONOMIQUES ET LA MOBILITÉ EN TRANSPORT COLLECTIF

La concentration d'emplois dans des pôles majeurs est une force qu'il faut maintenir et même accentuer si l'on souhaite accroître le dynamisme et la productivité des entreprises, limiter la dispersion de l'emploi dans la région métropolitaine et réduire les distances parcourues par les personnes et les marchandises. Montréal concentre également les pôles d'enseignement et de recherche au cœur de l'île.

Il importe de poursuivre le renforcement des activités économiques, culturelles, d'enseignement, de recherche et de santé dans le centre-ville et les quartiers centraux de Montréal, en lien avec les réseaux de transport collectif et actif.

Conséquemment, il est proposé d'accroître les déplacements en transports collectif et actif vers les secteurs les plus achalandés, en période de pointe, pour le travail et les études. Les stratégies pour accroître l'utilisation du transport collectif doivent viser la diversification des activités urbaines des pôles économiques afin de soutenir la proximité entre les lieux de résidence et d'emploi.





Les deux tiers des déplacements vers le centre-ville, en période de pointe, s'effectuent en transport collectif. L'offre de services de la Société de transport de Montréal (STM) et des transporteurs régionaux vers le pôle du Centre doit être maintenue, voire accrue, par des mesures préférentielles, en plus de l'implantation prévue ou envisagée de nouvelles infrastructures (prolongements du métro, SRB, SLR, tramway). Les projets immobiliers majeurs en voie de réalisation au centre-ville et dans le centre élargi, comme le Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), les différents projets dans le secteur Griffintown, le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et le campus Outremont permettent de soutenir le renforcement du pôle du Centre, accroissant les emplois et le nombre de résidents dans ces secteurs desservis par le métro. De même, la majorité des activités et institutions culturelles métropolitaines, incluant les grandes manifestations culturelles comme les festivals, sont concentrées dans le centre-ville, en majorité dans le Quartier des spectacles, ce qui permet des déplacements massifs en transport collectif.

Le transport actif constitue aussi un enjeu à considérer dans une perspective de développement durable. À cet effet, précisons que 50 % des déplacements vers le centre-ville proviennent des quartiers centraux de Montréal – c'est-à-dire qu'ils s'effectuent sur une distance maximale de 8 km. Cette

concentration des déplacements dans un rayon relativement petit constitue un potentiel pour l'utilisation du vélo. Des gains dans ce domaine peuvent être réalisés en aménageant un réseau cyclable en lien avec le réseau de transport en commun.

Des occasions s'offrent également dans les pôles économiques de l'Ouest et de l'Est. La disponibilité de terrains et la capacité d'accueil dans les secteurs situés aux abords de stations de métro ou de gares de train existantes ou projetées, près des carrefours des autoroutes 15-40 et 25-40, permettent d'y diversifier et intensifier les activités urbaines. Ces secteurs peuvent donc accueillir plus d'emplois et de résidents et, ainsi, soutenir et stimuler le développement économique industriel et manufacturier.

Avec la collaboration des agences organisatrices de transport (AOT) concernées, particulièrement l'Agence métropolitaine de transport (AMT), des voies réservées aux autobus pourraient être implantées sur le réseau autoroutier. Cela permettrait le rabattement d'autobus des AOT et de la STM vers ces pôles économiques et les stations de métro, tout en accroissant la capacité du réseau de transport collectif. Signalons, à titre d'exemple, que les autobus utilisant la voie réservée du pont Champlain transportent vers le centre-ville plus de gens que les automobiles qui empruntent les trois autres voies du pont.

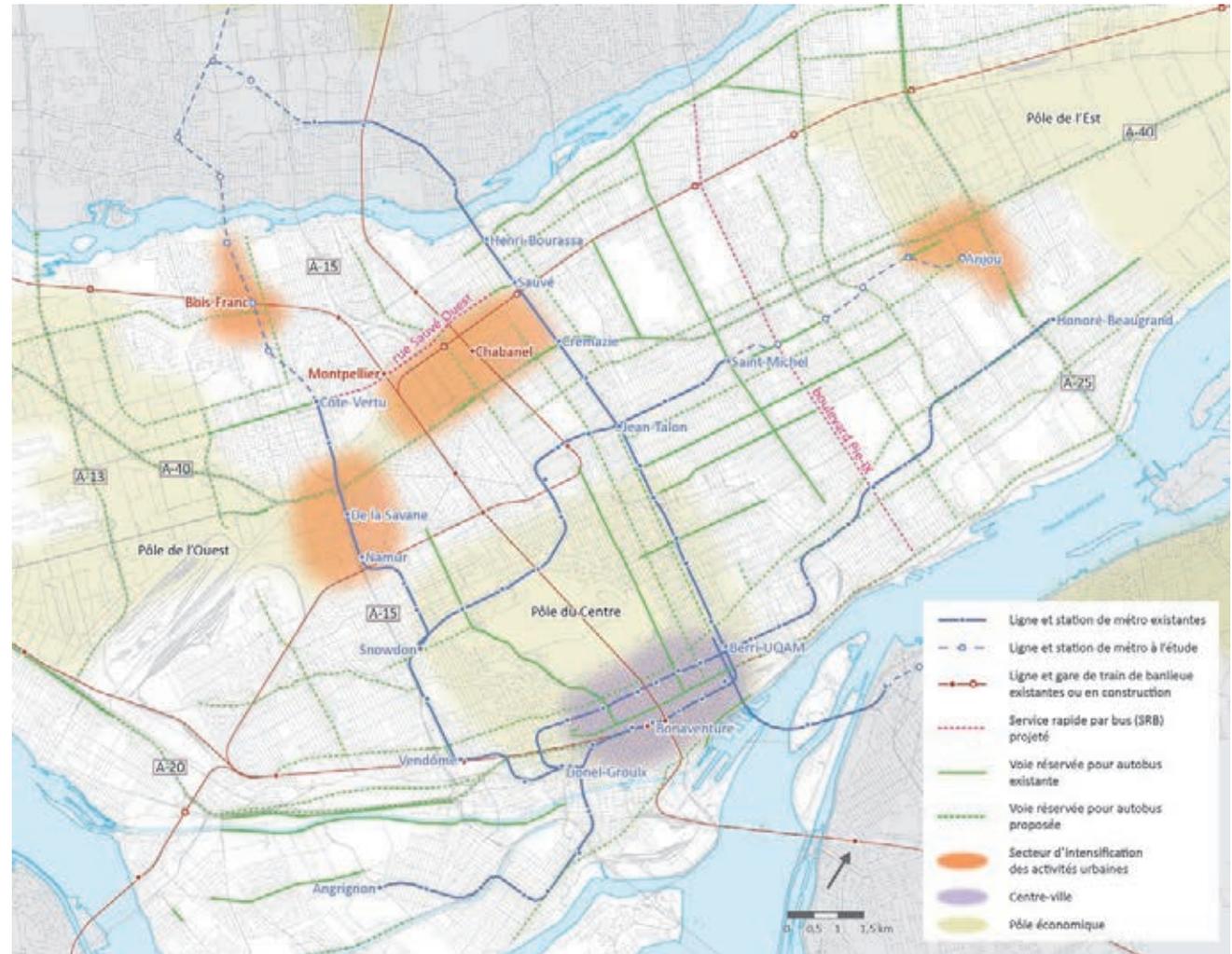




Le secteur de Jean-Talon–Namur–de la Savane, à la rencontre des autoroutes Décarie (A-15) et Métropolitaine (A-40), offre déjà une diversité d’emplois à proximité de deux stations de métro et connaît actuellement une croissance résidentielle, avec le projet du Triangle, qui se poursuivra au cours de la prochaine décennie grâce à l’aménagement du secteur de l’ancien hippodrome. Il est aussi prévu de prolonger le métro vers Laval, depuis la station Côte-Vertu, ce qui offrira d’autres occasions de consolidation, notamment aux abords de la future station intermodale Bois-Francs (métro et train de banlieue). De même, de part et d’autre de l’autoroute des Laurentides (A-15), au nord de l’autoroute Métropolitaine, d’autres secteurs économiques se trouvent à proximité de stations de métro (Sauvé et Crémazie) et sont desservis par le train de banlieue (la gare Chabanel et le futur train de l’Est). Une réflexion est en cours sur la revitalisation et la consolidation de ces secteurs qui pourraient recevoir diverses activités urbaines.

Le secteur d’Anjou pourra aussi profiter du prolongement projeté de la ligne bleue du métro pour se redéfinir. Ce secteur accueille des bureaux et des commerces dont les activités sont en lien avec les secteurs industriels et résidentiels avoisinants. La venue du métro et le rabattement d’autobus régionaux augmentent les potentialités de consolider et d’intensifier les activités urbaines dans ce secteur.

CARTE 3 | LE RENFORCEMENT DES PÔLES ÉCONOMIQUES, EN LIEN AVEC LE TRANSPORT COLLECTIF





Certains axes offrent aussi la possibilité de consolider des activités multiples. L'implantation du système de transport rapide par autobus (SRB) sur le boulevard Pie-IX permettra d'améliorer l'accès aux secteurs économiques de l'est de l'île et renforcera du même coup les liens dans cette partie du territoire et en direction du centre-ville. La Ville étudie également l'implantation de systèmes SRB sur le boulevard Henri-Bourassa et dans l'axe de la rue Sauvé et du boulevard de la Côte-Vertu.

À l'instar de la CMM dans le Plan d'aménagement et de développement (PMAD), la Ville de Montréal souhaite accroître l'utilisation des transports collectif et actif en période de pointe du matin.

En 2008, à l'échelle de la région métropolitaine, 25 % des déplacements motorisés, à la pointe du matin, s'effectuaient en transport collectif. Le PMAD propose de hausser à 30 % cette part modale d'ici 2021. Soulignons également que dans la région métropolitaine, 11 % des déplacements s'effectuent en transport actif.

En ce qui concerne l'île de Montréal, la part des déplacements des Montréalais en transports collectif et actif, à la pointe du matin, était de 47 %, en 2008. D'ici 2020, la Ville veut hausser cette proportion à 55 %, une initiative qui contribuerait à répondre à l'objectif montréalais de réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre.





METTRE EN PLACE UNE GESTION INTÉGRÉE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Par sa localisation géographique, Montréal a historiquement joué un rôle de plaque tournante pour le transport des marchandises à l'échelle continentale. Montréal est l'une des principales portes d'entrée de l'Est du continent nord-américain. Le port et le réseau ferroviaire ont été, dès le milieu du XIX^e siècle, les premières assises de cette force économique, auxquelles se sont ajoutés, à partir du milieu du XX^e siècle, l'aéroport et le réseau autoroutier.



Certaines activités économiques de Montréal sont fortement tributaires du transport des marchandises. Des interventions visant non seulement à faciliter le déplacement des biens et les échanges commerciaux, mais aussi à amoindrir les nuisances générées par le transport des marchandises en zones résidentielles sont donc nécessaires pour faciliter leur bon fonctionnement. L'implantation de la logistique intermodale du transport des marchandises, dans un cadre intégré de gestion, permettrait d'en accroître l'efficacité. Une telle approche vise à mieux coordonner l'intermodalité du transport des marchandises par camion, train, bateau ou avion. La grappe logistique récemment mise en place permettra de développer cette activité, en partenariat avec les acteurs concernés.

Un premier secteur regroupant des fonctions logistiques de transport des marchandises est situé entre les autoroutes 20, 13, 520, et 40. Il bénéficie de la proximité de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et d'infrastructures ferroviaires et autoroutières ainsi que d'une forte concentration d'industries dépendantes du transport des marchandises. Déjà, certaines activités de gestion du transport des marchandises y sont localisées.

Un deuxième centre logistique pourrait être établi dans le secteur de l'Assomption, dans l'est de Montréal, en collaboration avec le Port de Montréal. L'activité logistique intermodale des marchandises, en gestation, pourrait y être associée à l'expansion des activités portuaires, en lien avec les réseaux ferroviaires et autoroutiers. La Ville propose d'ailleurs à ce sujet de prolonger le boulevard de l'Assomption vers la rue Notre-Dame afin d'améliorer l'accès des camions à la zone portuaire. L'aménagement de ce secteur d'infrastructures logistiques devra également être planifié en tenant compte du réaménagement de la rue Notre-Dame et de son intégration harmonieuse aux secteurs résidentiels avoisinants.



CARTE 4 | LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET LES SECTEURS REGROUPEANT DES FONCTIONS LOGISTIQUES







AMÉNAGER LA VILLE

LA VILLE DE MONTRÉAL DOIT AGIR SUR SON TERRITOIRE ET ASSURER UN LEADERSHIP EN VUE DE FAÇONNER UNE VILLE CONTEMPORAINE, DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE. À CETTE FIN, ELLE COMPTE AGIR DE FAÇON INTÉGRÉE SUR SON DOMAINE PUBLIC ET ORIENTER L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DE SON TERRITOIRE, DANS LES QUARTIERS EXISTANTS COMME DANS LES SECTEURS QUI SONT À TRANSFORMER. ELLE SOUHAITE ÉGALEMENT ENCADRER D'AVANTAGE LES INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT SUR LES DOMAINES PUBLIC ET PRIVÉ.

Montréal doit renforcer son identité et favoriser l'émergence de la création tant paysagère et architecturale qu'artistique. Depuis sa nomination en tant que Ville UNESCO de design, en 2006, la Ville s'est engagée à soutenir l'innovation en design pour améliorer la qualité des aménagements urbains et du cadre bâti. Un design urbain de qualité tend à augmenter la valeur et l'efficacité des projets et à en assurer la durabilité. De plus, il constitue un important moteur économique en améliorant l'image des quartiers, la qualité de vie des résidents et, conséquemment, l'attractivité de Montréal.

Pour que l'aménagement du territoire montréalais soit durable, il doit s'appuyer sur la notion de ville compacte, ce qui implique d'intensifier et de diversifier les activités dans les secteurs déjà pourvus en infrastructures. Cette approche permet de faciliter l'accès au transport en commun et d'assurer une offre importante en services et équipements collectifs.

Le choix de la forme urbaine et de la typologie des bâtiments doit être fait en fonction de la diversité des besoins, des attentes de la population et du contexte du lieu dans lequel le projet s'inscrit. La forme et la typologie choisies doivent aussi refléter la volonté de conserver l'échelle humaine propre à Montréal. D'ailleurs, la notion de ville compacte ne se traduit pas nécessairement par l'implantation d'édifices en hauteur, puisque l'intensification peut prendre une variété de formes urbaines et de types de bâtiments.

Au cours des dernières années, la Ville de Montréal a adopté plusieurs outils de planification pour encadrer l'évolution du territoire montréalais comme le Plan d'urbanisme, le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise, la Politique du patrimoine, le Plan de transport, le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels et les programmes particuliers d'urbanisme (PPU). Ainsi, des projets de valorisation, exemplaires à bien des égards, se sont succédé sur le territoire montréalais. Les mesures de protection et de mise en valeur du mont Royal, du Vieux-Montréal et des abords du canal de Lachine de même que l'aménagement du Vieux-Port ont permis la reconnaissance et l'appropriation de paysages emblématiques.

Au cours des dernières décennies, la réalisation d'autres grands projets, comme le Quartier international, le Quartier des spectacles, la Cité des arts du cirque et la Cité du multimédia, a donné lieu au réaménagement de vastes portions du territoire, jusque-là désarticulées. De plus, des interventions plus ponctuelles sur le domaine public, tels la réfection de la rue McGill et l'aménagement de la place d'Armes, du square Dorchester, du champ de Mars, des places Norman-Bethune et Simon-Valois ainsi que du parc Émilie-Gamelin ont largement contribué à la revitalisation des quartiers.

En continuité avec les interventions en cours et à la lumière des principes de développement énoncés précédemment, Montréal doit agir sur la ville en vue de :

- Renforcer l'identité de Montréal;
- Favoriser une grande qualité de l'aménagement et de l'architecture, tout en répondant à certains critères de performance environnementale.



RENFORCER L'IDENTITÉ DE MONTRÉAL

La reconstruction de la ville sur elle-même, au cœur du défi du développement de Montréal, repose sur la conception et l'exécution de projets qui, par leur sensibilité au contexte et au patrimoine, s'inscrivent dans l'évolution et le sens du lieu.

Le patrimoine paysager et bâti de Montréal témoigne des événements et des tendances qui ont marqué le territoire et la communauté. Les lieux de mémoire, les différentes formes d'occupation, les sites archéologiques, les tracés fondateurs et les mutations du territoire sont autant d'appuis et de stimulants à la création de projets contemporains, porteurs de sens et d'identité.

Montréal se doit de conjuguer deux exigences : la conservation et l'innovation. La Ville de Montréal aspire à trouver un équilibre qui associe le développement contemporain à la valorisation des paysages et du patrimoine. Elle doit porter une attention particulière aux ensembles et bâtiments qui formeront le paysage et le patrimoine de demain et qui participeront au rayonnement de la ville.

L'image de Montréal doit s'affirmer par des projets d'architecture et d'aménagement urbain d'envergure et distinctifs. Le recours à une approche audacieuse et innovante pour intégrer certains projets peut inscrire la ville dans la modernité, tout en mettant en valeur la créativité, le dynamisme et la main-d'œuvre qualifiée de Montréal.

La Ville de Montréal doit poursuivre ses efforts de protection et de valorisation des lieux et des éléments qui font l'objet d'une reconnaissance collective ou qui jouent un rôle prépondérant dans la définition de l'identité montréalaise. Pensons au mont Royal, au Vieux-Montréal, au massif du centre-ville, aux activités agricoles, aux milieux naturels de même qu'au caractère insulaire, au parcours riverain et aux entrées de ville.

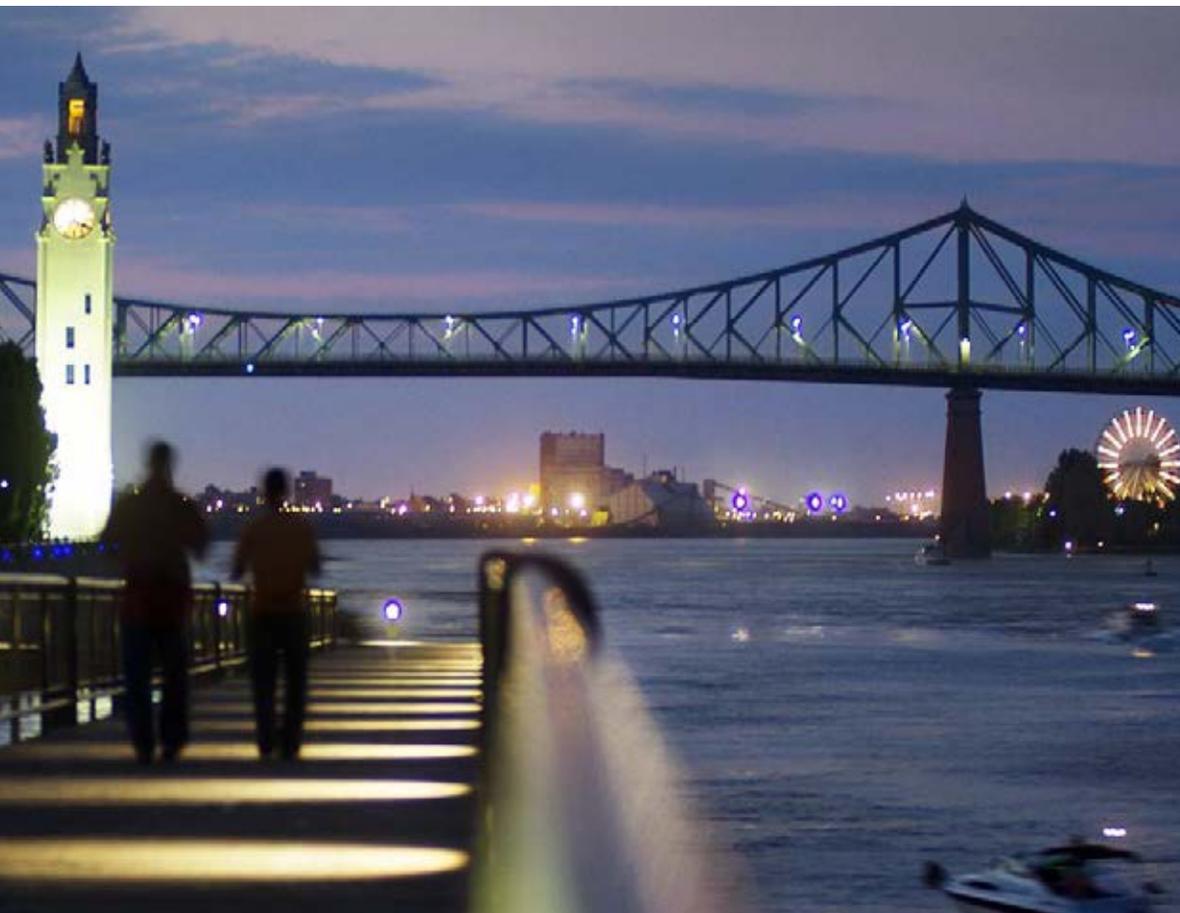
Parmi ces paysages reconnus, certains bénéficient de statuts particuliers. Ainsi, le gouvernement provincial a créé, en 2005, l'Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (AHNMR). Forte de l'appui de la Table de concertation du Mont-Royal, la Ville a ensuite adopté le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal dont les objectifs visent à assurer la protection, la mise en valeur et l'accessibilité du mont Royal.

L'Arrondissement historique du Vieux-Montréal a, pour sa part, fait l'objet d'un suivi attentif en matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine. Un plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal, énonçant les principaux enjeux et les grandes orientations, a été élaboré.

Le centre-ville, avec ses paysages urbains et naturels, son patrimoine bâti, ses lieux identitaires et son rayonnement à l'échelle nationale et internationale, mérite également une attention particulière.

Parmi les secteurs devant faire l'objet d'un encadrement particulier, se trouvent également les entrées de ville. Ces parcours ne font pas qu'assurer les déplacements des personnes et des marchandises, ils sont des passages qui permettent de découvrir les paysages identitaires de Montréal que sont le mont Royal, le fleuve, le massif et le caractère insulaire. Ils sont aussi une formidable occasion de doter Montréal d'une image forte, de créer des lieux qui traduisent l'attrait et la singularité des milieux de vie traversés.





La richesse que représentent l'eau et les rives de Montréal a fait l'objet d'une importante prise de conscience au cours des 30 dernières années. Plusieurs projets fédéraux, provinciaux, régionaux et municipaux (le Parc écologique de l'archipel, le Montréal Bleu, les parcs-nature) ont permis de mettre en valeur une partie importante des rives, de créer de nouveaux lieux publics et de redonner aux habitants de l'île des ouvertures sur l'eau. Certains secteurs sont bien pourvus en ce qui concerne les accès au fleuve, comme Lachine, LaSalle, Verdun et Pointe-aux-Trembles. D'autres, comme Pierrefonds, Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord et Rivières-des-Prairies, bénéficient d'un accès privilégié à la rivière des Prairies. Malgré tout, l'accès visuel et physique aux rives demeure irrégulier à l'échelle de l'île. Afin de mettre en valeur l'espace riverain, il faut mener des interventions qui en amélioreront l'accessibilité, que ce soit l'aménagement de circuits riverains cyclables ou piétonniers, l'acquisition de nouveaux espaces ou la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts en rive.

Outre les paysages exceptionnels et certains paysages naturels qui font l'objet d'une valorisation et d'une reconnaissance publique, les paysages du quotidien ou de proximité (quartiers, rues, ruelles, terrasses, escaliers extérieurs, églises, institutions, etc.) participent, à une tout autre échelle, au bien-être, à la qualité du cadre de vie en milieu urbain et à l'identité montréalaise.

À cet effet, la Ville de Montréal compte poursuivre ses efforts pour améliorer les outils permettant de déterminer les composantes paysagères qui rendent Montréal attrayante et dont la collectivité veut assurer la conservation.

L'aménagement urbain doit aussi tenir compte de certains éléments, tels le caractère hivernal, le paysage nocturne et l'art public. Montréal a apprivoisé l'hiver. La conception des lieux publics doit non seulement tenir compte de cette particularité,



mais aussi la mettre en valeur. La Ville doit concevoir des aménagements qui soulignent les éléments significatifs des paysages saisonniers et qui rendent possible une multitude d'activités sportives et festives. Les aménagements doivent être mieux adaptés aux impératifs du climat pour rendre les lieux publics plus accessibles et sécuritaires. Concernant l'éclairage urbain, l'élaboration de lignes directrices, déjà amorcée pour certains secteurs, vise à mettre le paysage nocturne et le patrimoine bâti en valeur, tout en réduisant la pollution lumineuse. L'encadrement de l'éclairage urbain doit répondre à des préoccupations d'ordre fonctionnel, sécuritaire, esthétique et environnemental.

Enfin, l'art public, sous toutes ses formes, confère une valeur ajoutée aux lieux et aux aménagements et contribue à la richesse culturelle tant à l'échelle de Montréal qu'au sein de ses quartiers. Ces œuvres d'art participent souvent au renforcement du sentiment d'appartenance des différentes communautés montréalaises. Il est donc important de multiplier les interventions dans ce domaine, notamment en intégrant l'art public aux grands projets d'aménagement urbain et en réalisant de manière périodique des projets emblématiques. De plus, il faut assurer le maintien en bon état des œuvres composant la collection municipale.





FAVORISER DES AMÉNAGEMENTS ET UNE ARCHITECTURE DE QUALITÉ

En raison de ses compétences et de son expertise, la Ville de Montréal joue un rôle prépondérant dans l'aménagement du domaine public et dans l'encadrement des projets privés. Elle doit mettre l'accent sur un aménagement et une architecture de qualité. Il y a aussi lieu de changer les pratiques de manière à concevoir des aménagements afin de réduire les impacts sur l'environnement.

Des interventions visant à assurer la qualité de l'aménagement et de l'architecture

Afin de favoriser des projets de qualité, la Ville de Montréal doit faire preuve d'exemplarité dans l'aménagement des parcs, des places publiques, des rues et des ruelles constituant l'essentiel du domaine public. La qualité de la conception, des matériaux et de l'exécution donne aux interventions un caractère plus durable, attrayant et économique à long terme. De plus, cette qualité participe à l'amélioration des quartiers, à la qualité de vie des résidents et, conséquemment, à l'attractivité de Montréal.

Dans un premier temps, la qualité des aménagements est indissociable de la qualité de la planification et de la conception. Elle peut être atteinte en privilégiant la créativité et la compétence des équipes de professionnels de la Ville de Montréal ainsi que des concepteurs québécois et internationaux. Le cas échéant, la Ville peut avoir recours à des mécanismes susceptibles de favoriser un meilleur processus, un design de qualité et l'innovation (concours, cadre de référence, charte des paysages, guide des bonnes pratiques, comité consultatif, etc.). Le choix, l'élaboration et la mise en œuvre de ces outils nécessitent l'implication d'une équipe multidisciplinaire et doivent se faire dans un souci d'intégration des différents enjeux et préoccupations.

Le domaine public joue un rôle prépondérant en tant qu'élément structurant et représente un actif très important de la Ville de Montréal. La Ville entend accroître la quantité et la qualité des lieux publics et répondre aux divers besoins des citoyens. Pour y parvenir, elle doit élaborer et mettre en œuvre des programmes visant la création et le réaménagement des lieux publics.





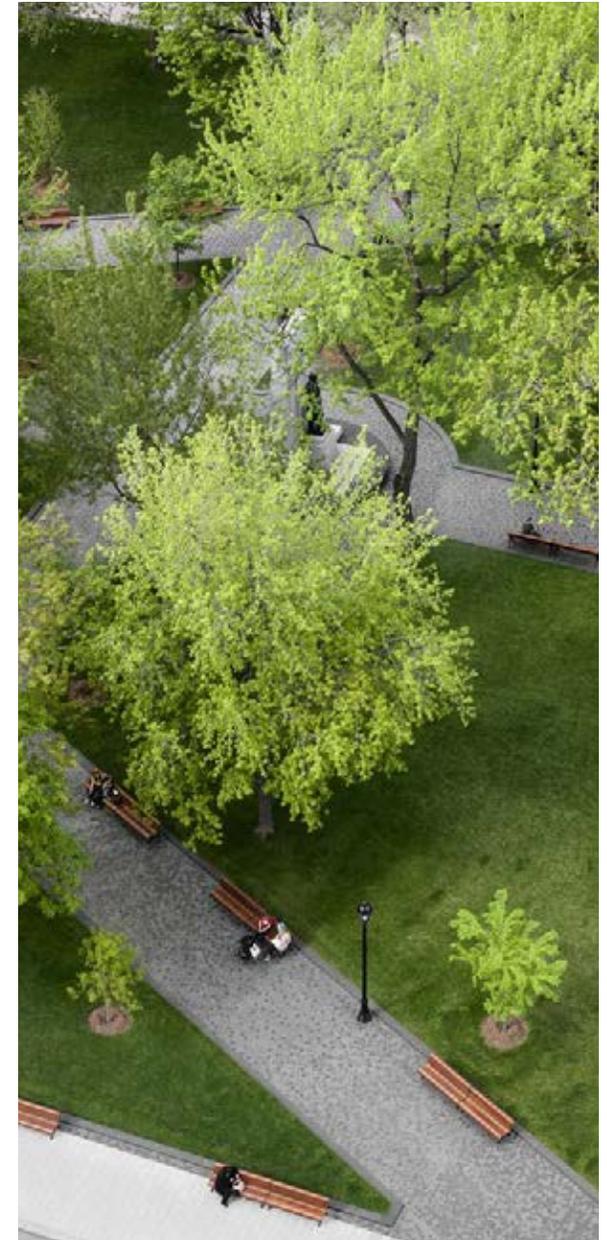
DEMAIN **MONTREAL**

LA VISION DE DÉVELOPPEMENT

La Ville doit également planifier et aménager les espaces publics en amont des projets, de manière à ce que ces espaces organisent le développement immobilier, et non l'inverse.

La création de parcs, d'espaces verts, de lieux de passage et de promenades urbaines mettant à profit les terrains résiduels, les emprises, les rues et les ruelles est encouragée. Ces espaces publics doivent être structurés de manière à favoriser la perméabilité entre les différents quartiers qui forment la ville, mais aussi entre l'espace public et l'espace privé. L'aménagement de ces lieux publics doit être conçu de façon à créer des liens, des parcours entre les lieux importants tels que les parcs, les rues commerciales ou les pôles de services et d'équipements collectifs. Les modalités d'aménagement de ces espaces doivent dépasser le cadre formel de la rue et du lot pour avoir un effet transversal et novateur sur l'ensemble du quartier.

Les parcs, les espaces verts et les places publiques doivent être variés et répondre à différents besoins de la population en offrant des espaces de verdure, des lieux de détente, des aires de jeux, des lieux de socialisation, des lieux protégés et des sites destinés aux activités sportives, culturelles et collectives. L'accent doit être mis sur un aménagement adapté aux besoins locaux afin de favoriser un partage harmonieux des lieux publics. Ces lieux doivent être sécuritaires, accessibles, attrayants et animés tout au long de l'année. La qualité de la conception et de la réalisation des lieux publics, tant sur le plan des matériaux et du mobilier que sur celui du couvert végétal, favorise la durabilité des lieux et facilite leur entretien.





Les rues doivent être conçues en reflétant davantage la volonté de prioriser le transport actif, notamment en facilitant et en sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes. Pour assurer tant la sécurité des usagers que la convivialité des aménagements, il est nécessaire de favoriser un meilleur partage de la chaussée entre les différents utilisateurs, de reconfigurer certains trottoirs et intersections en laissant davantage de place aux piétons et d'implanter une signalisation appropriée ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation.

Également, les travaux majeurs de réfection des infrastructures d'aqueduc, d'égout et de voirie sont des occasions de réaménager le domaine public, en conformité avec les objectifs du Plan de développement de Montréal. Une stratégie coordonnée d'intervention, combinant la mise à niveau des infrastructures, l'aménagement du domaine public et la revalorisation du cadre bâti, devrait être mise de l'avant afin d'améliorer de grands secteurs de la ville traversés par des artères importantes.

La Ville de Montréal doit aussi étendre son réseau cyclable de manière à relier les milieux résidentiels aux secteurs d'emploi, d'études et de loisirs. Pour être efficace et attrayant et pour encourager l'usage du transport collectif, le réseau cyclable doit permettre des liaisons sécuritaires, être pourvu de stationnements pour vélos en nombre et qualité suffisants et favoriser un rabattement des cyclistes vers les stations de métro et les gares de train.

Enfin, les aménagements de l'ensemble des lieux publics doivent répondre aux impératifs de l'accessibilité universelle et permettre des déplacements sécuritaires pour tous : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, femmes, enfants d'âge scolaire, familles, etc.

Des interventions visant à réduire les impacts sur l'environnement

Construire une ville durable suppose une conception du cadre bâti et des aménagements répondant à certains critères de performance environnementale. Les interventions sur le territoire de la ville doivent être réalisées de manière à améliorer la qualité de vie, tout en réduisant les impacts sur l'environnement, de même qu'en réduisant les émissions de GES. À cet égard, des gestes doivent être posés pour modifier les habitudes de consommation et les comportements de l'ensemble des citoyens de même que les pratiques et les façons de construire la ville.

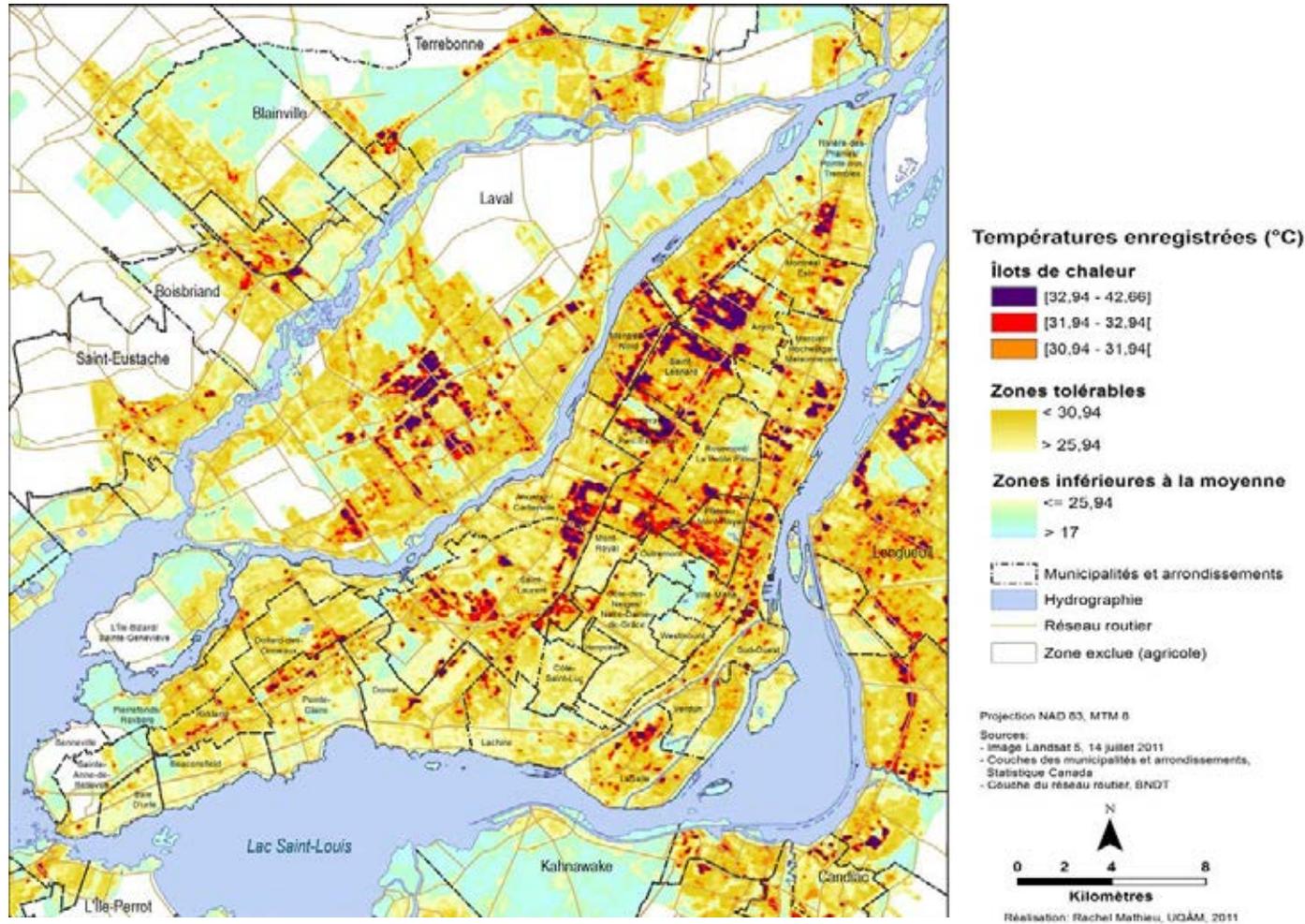
Les actions de l'agglomération de Montréal au cours des dernières années ont permis de sauvegarder des portions importantes d'écosystèmes terrestres et aquatiques et d'accroître la superficie du territoire terrestre protégé de l'agglomération de 3,2 % à 5,4 %, notamment par la création d'écoterritoires et l'expansion de certains parcs-nature. Cela résulte de la volonté exprimée, en 2004, de sauvegarder à des fins naturelles 6 % de la superficie du territoire terrestre de l'agglomération. Dans le même ordre d'idées, le PMAD de la CMM envisage d'assurer la protection des bois, corridors forestiers et milieux humides, de sorte que ce territoire protégé représente 17 % du territoire de la région métropolitaine, incluant bien sûr le territoire protégé de l'agglomération de Montréal.

Dans l'agglomération de Montréal, les milieux naturels protégés se situent, dans bien des cas, dans les secteurs moins densément bâtis, c'est-à-dire aux extrémités de l'île de Montréal et sur l'île Bizard. Afin d'atteindre la cible montréalaise de 6 % de territoire terrestre protégé, il faudra intensifier les efforts dans des quartiers où les contraintes sont plus importantes.

Pour Montréal, il s'agit tout d'abord de conserver les acquis en matière de biodiversité, de préserver les parcs existants et d'aménager de nouveaux parcs de même que, le cas échéant, des corridors écologiques favorisant la dispersion et la migration des espèces. Le défi consiste à implanter davantage



CARTE 5 | LES ÎLOTS DE CHALEUR À MONTRÉAL – 2011



Source : Groupe de recherche sur les îlots de chaleur du Département de géographie de l'UQAM



d'éléments naturels dans les quartiers plus denses et minéralisés. La Ville se doit de verdir le domaine public et d'encadrer le verdissement du domaine privé, dans le but d'accroître la biodiversité, de protéger et de créer de nouveaux milieux naturels. Le verdissement des quartiers suppose de poursuivre l'adoption de mesures ou de règlements qui encouragent la plantation d'arbres, l'aménagement de jardins communautaires et privés, l'agriculture urbaine, l'installation de toits verts, la limitation des surfaces imperméables, la mise en réseau des espaces verts, le verdissement des aires de stationnement et des ruelles, etc.

Dans l'ensemble, les initiatives liées au verdissement du territoire répondent à des problématiques environnementales et climatiques, comme la gestion des îlots de chaleur et des eaux pluviales, en plus de participer à l'embellissement des quartiers et des aménagements.

Dans un contexte de changements climatiques où la fréquence et l'intensité des précipitations extrêmes s'accroîtront, la gestion traditionnelle des eaux pluviales par canalisation n'est plus en mesure de répondre aux exigences en matière de qualité et de quantité de l'eau. La Ville de Montréal doit adopter de nouvelles approches qui visent essentiellement à gérer les eaux pluviales à la source, à favoriser leur infiltration ou à retenir temporairement les flux de manière à libérer les réseaux d'assainissement déjà saturés et à protéger les milieux récepteurs situés en aval. Ces interventions doivent se faire dans les nouveaux ensembles résidentiels comme dans les quartiers existants, dans les parcs comme dans les rues de même que sur les terrains privés, et ce, à différentes échelles.

En ce qui concerne les problèmes actuels relatifs à la gestion de l'eau, la Ville a élaboré, en 2011, une vision intégrée et a déterminé une approche de gestion globale traitant notamment de la qualité de l'eau, de la consommation excessive, de l'état des infrastructures et des eaux pluviales.

En matière de traitement des matières résiduelles, la Ville de Montréal doit poursuivre activement sa démarche d'implantation d'infrastructures de traitement des matières organiques (centres de compostage, centres de biométhanisation, etc.).

De plus, en ce qui a trait au traitement des résidus ultimes qui ne peuvent être récupérés, il y aura lieu d'explorer de nouvelles solutions technologiques et de déterminer des sites potentiels de valorisation, dans une perspective d'autonomie régionale.

Sur le plan architectural, il est proposé d'élaborer des critères de durabilité et d'adopter des mesures permettant la construction de projets moins énergivores, l'utilisation d'énergies renouvelables, l'élaboration de critères environnementaux, le recyclage des bâtiments et des matériaux et la prise en considération du cycle de vie. Ces mêmes critères pourraient être adaptés à la conception des aménagements sur le domaine public.

Ces critères doivent également permettre l'amélioration de la qualité de vie. Ainsi, la Ville de Montréal doit multiplier les efforts pour réduire la pollution sonore en isolant les activités qui génèrent du bruit et, le cas échéant, en imposant des normes d'insonorisation pour la construction des bâtiments.

La notion de pollution visuelle renvoie, pour sa part, à une perception négative de la qualité des milieux de vie. Il est donc important de réduire les impacts visuels de certaines composantes urbaines (affichage, insalubrité, lignes à haute tension, antennes paraboliques, etc.) afin d'assurer la protection des paysages et la qualité des cadres de vie.

La Ville de Montréal doit également statuer sur les normes de conception et d'implantation des nouvelles technologies répondant aux impératifs d'une ville verte, de manière à favoriser leur intégration, leur acceptation, leur entretien et leur adaptation aux conditions hivernales. Nous faisons ici référence, entre autres, aux infrastructures du BIXI, aux bornes de recharge pour les véhicules électriques, aux dispositifs produisant de l'énergie renouvelable, par exemple les panneaux solaires, et aux infrastructures de gestion des eaux pluviales.

L'ajout de ces équipements à ceux qui existent déjà (lampadaires, bancs et poubelles, bornes d'incendie, parcomètres, abribus, supports à vélo, etc.) peut participer à l'encombrement physique et visuel de l'espace public, en plus d'en complexifier l'entretien et le déneigement. Les impacts cumulés de leur implantation sur le domaine public doivent être pris en compte.





DEMAIN **MONTRÉAL**

AGIR SUR LA VILLE

PLAN D'ACTION MUNICIPAL 2013-2017





AGIR SUR LA VILLE

PLAN D'ACTION MUNICIPAL

2013-2017

LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT S'INSCRIT DANS UNE PERSPECTIVE DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE. L'ANALYSE DES ATOUTS DE MONTRÉAL, EN TENANT COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE, CULTUREL, SOCIAL ET PHYSIQUE, DOIT CONDUIRE À PRIVILÉGIER DES ACTIONS POUR ACCROÎTRE L'ATTRACTIVITÉ, LE DÉVELOPPEMENT ET LA RICHESSE COLLECTIVE. POUR Y PARVENIR, LA VILLE DE MONTRÉAL PROPOSE UN PLAN D'ACTION MUNICIPAL QUINQUENNAL, INTITULÉ *AGIR SUR LA VILLE*.

Le plan d'action municipal traduit, dans le temps et sur le territoire, la vision du Plan de développement. Il s'appuie sur les points de vue émis dans le cadre de la démarche de contribution publique menée en 2012. Il contribuera au développement durable de Montréal.

La Ville ne peut agir qu'en fonction de ses compétences et de sa capacité financière. C'est pourquoi elle souhaite s'allier à ses partenaires publics, privés et sociocommunautaires pour préciser et mettre en œuvre les actions déterminées collectivement. Ce plan d'action fait donc appel à la mobilisation et à la collaboration de tous les acteurs du développement de Montréal et à toute la collectivité montréalaise.

Le plan d'action municipal s'articule autour de quatre actions prioritaires s'appuyant sur le programme triennal d'immobilisations (PTI) et le budget de fonctionnement de la Ville, de même que sur les subventions gouvernementales :

- Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole;
- Améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers;
- Accroître l'utilisation du transport collectif et actif;
- Moderniser les infrastructures et investir dans la qualité du domaine public.





RENFORCER LE LEADERSHIP DE MONTRÉAL À TITRE DE MÉTROPOLE

POUR ASSURER SA CROISSANCE, MONTRÉAL MISE SUR SON STATUT DE MÉTROPOLE INTERNATIONALE VIVANTE ET INCLUSIVE, À ÉCHELLE HUMAINE, AU CŒUR D'UNE GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE. LE PLAN PRIVILÉGIE DES ACTIONS PROPRES À RENFORCER LES PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI DE MONTRÉAL, EN TANT QUE MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE. ÉGALEMENT, LA VILLE CONTRIBUERA AU RAYONNEMENT DE MONTRÉAL À TITRE DE MÉTROPOLE CULTURELLE PAR LA RÉALISATION D'ÉQUIPEMENTS ET DE LIEUX DE DIFFUSION.

À cet égard, le centre-ville de Montréal représente un atout exceptionnel et se démarque de la plupart des centres-villes nord-américains. Il regroupe les grandes fonctions métropolitaines d'affaires, d'activités internationales et touristiques, de culture, d'enseignement supérieur et de santé, ce qui en fait le principal pôle d'emploi régional desservi par un réseau de transport collectif performant. Il est aussi caractérisé par une forte présence de secteurs résidentiels, en croissance depuis une vingtaine d'années. Il est également le plus important pôle identitaire de la métropole et contribue activement à son rayonnement. Il offre

un profil unique constitué du massif formé par ses immeubles en hauteur et par le mont Royal, en plus de comprendre le quartier historique de Montréal, lieu de sa fondation. De plus, l'aménagement du Quartier des spectacles, entamé en 2008, permet d'y consolider le plus important lieu de diffusion culturelle au Québec.

Montréal compte également renforcer le rayonnement des pôles majeurs d'emploi du Centre, de l'Ouest et de l'Est. Des projets d'envergure sont en planification ou en construction dans des secteurs stratégiques, au sein de ces pôles, et représentent des occasions d'y intensifier les activités urbaines par un aménagement urbain de qualité et une meilleure desserte en transport. Le Plan de développement suggère de concentrer les investissements municipaux d'infrastructures et de programmes dans ces secteurs stratégiques pour en faire des projets urbains. Il a été démontré que des investissements ciblés dans un secteur spécifique produisent des effets multiplicateurs plus importants, en suscitant notamment un développement immobilier d'envergure. Des exemples montréalais et étrangers l'ont confirmé au cours des dernières années.

Ces projets urbains offrent ainsi des possibilités de requalification et de diversification des activités urbaines. Ils doivent être élaborés et réalisés dans une perspective intégrée pour assurer des retombées économiques et sociales positives et pour mettre en valeur ces secteurs avoisinants. Ils doivent donc être considérés comme des « morceaux de la ville » à remodeler selon les principes du Plan de développement.

Le Plan de développement propose de :

- Soutenir le développement du centre-ville par la qualité du domaine public et du design;
- Réaliser les projets urbains du centre-ville;
- Réaliser les projets urbains dans d'autres secteurs stratégiques hors du centre-ville;
- Planifier, en priorité, les projets dans les secteurs où des investissements majeurs sont prévus.

Montréal veut, par ces actions, renforcer son leadership à titre de métropole économique et culturelle, avec la contribution de l'ensemble des partenaires gouvernementaux et privés.



SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE-VILLE PAR LA QUALITÉ DU DOMAINE PUBLIC ET DU DESIGN

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE-VILLE PAR LA QUALITÉ DU DOMAINE PUBLIC ET DU DESIGN

| Investissements du PTI (en millions de dollars) | PTI 2013-2015 |
|--|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Parc Jean-Drapeau : <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de promenades riveraines et aménagement de la Place des Nations - Restauration et protection des immeubles | 110,0 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Parc du Mont-Royal : <ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement du parc - Réaménagement du réseau routier - Aménagement du parcours héritage - Amélioration des déplacements | 62,8 |
| ■ Aménagement du domaine public du Vieux-Montréal | 53,5 |
| ■ Aménagement d'une promenade urbaine entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent | 6,3 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagement du domaine public : <ul style="list-style-type: none"> - Square Dorchester et Place du Canada - Pôle Frontenac (quartier de Sainte-Marie) - Square Cabot (Quartier des grands jardins) - Quartier chinois | 39,3 |
| ■ Installation et restauration d'œuvres d'art public | 3,1 |
| TOTAL | 275,0 |

La Ville de Montréal reconnaît l'importance qu'accordent les Montréalais au mont Royal, au Vieux-Montréal et au parc Jean-Drapeau et cible ces lieux pour orienter ses interventions en matière d'aménagement du domaine public. La mise en valeur des lieux et des bâtiments culturels et patrimoniaux, combinée à un accroissement de la présence de l'art public, doit participer à soutenir l'image de marque du centre-ville.

L'accès visuel et physique au fleuve Saint-Laurent sera augmenté par l'aménagement de promenades riveraines, afin de tirer profit de la richesse que constituent l'eau et les rives. La Ville souhaite également réaliser plusieurs interventions dans le cadre des célébrations du 375^e anniversaire de la fondation de Montréal, en 2017. Elle planifie notamment l'aménagement d'une promenade reliant le fleuve, les îles, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le centre des affaires et le mont Royal.

Par ailleurs, l'effervescence du développement immobilier dans certaines parties du centre-ville représente une occasion d'améliorer la qualité architecturale et paysagère. La Ville a ciblé plusieurs secteurs pouvant faire l'objet d'une requalification, tels que le Quartier des grands jardins et le quartier de Sainte-Marie. L'amélioration de l'aménagement du domaine public et la mise en place d'autres mesures, notamment sur le plan fiscal et foncier, permettra de stimuler la construction immobilière dans ces secteurs et soutiendra les objectifs de développement de l'emploi et de logements au centre-ville, ce qui favorisera le maintien de la diversité des activités urbaines.





RÉALISER LES PROJETS URBAINS DU CENTRE-VILLE

La Ville compte poursuivre ses efforts de requalification et de développement de secteurs stratégiques au centre-ville.

Le Quartier des spectacles

Le projet du Quartier des spectacles, soutenu par la Ville et par les gouvernements du Québec et du Canada depuis 2008, s'articule principalement autour d'installations et d'espaces publics propres à accueillir des événements de stature internationale, dont la place des Festivals et la Maison symphonique. Les années à venir seront marquées par la poursuite des interventions prévues aux abords de la Place des Arts et par la mise en valeur du pôle du Quartier latin. Ces investissements permettront, entre autres, de poursuivre les liens entre les deux pôles du Quartier des spectacles et, ainsi, de parachever sa mise en œuvre.

Les abords de l'autoroute Ville-Marie

La construction du CHUM et de son centre de recherche (CRCHUM) représente une occasion unique de développement scientifique, économique et urbain en plein cœur du centre-ville, en plus d'insuffler un nouveau dynamisme à un secteur déstructuré. La réfection des infrastructures et l'aménagement du domaine public qui l'accompagnent s'inscrivent dans la perspective d'une mise en valeur plus large du secteur. Les interventions prévues permettront de stimuler le développement immobilier des nombreux terrains sous-utilisés qui bordent actuellement l'autoroute Ville-Marie, dans l'optique de son recouvrement éventuel, entre le Palais des congrès et le site de Radio-Canada.

Le projet Bonaventure et le secteur Griffintown

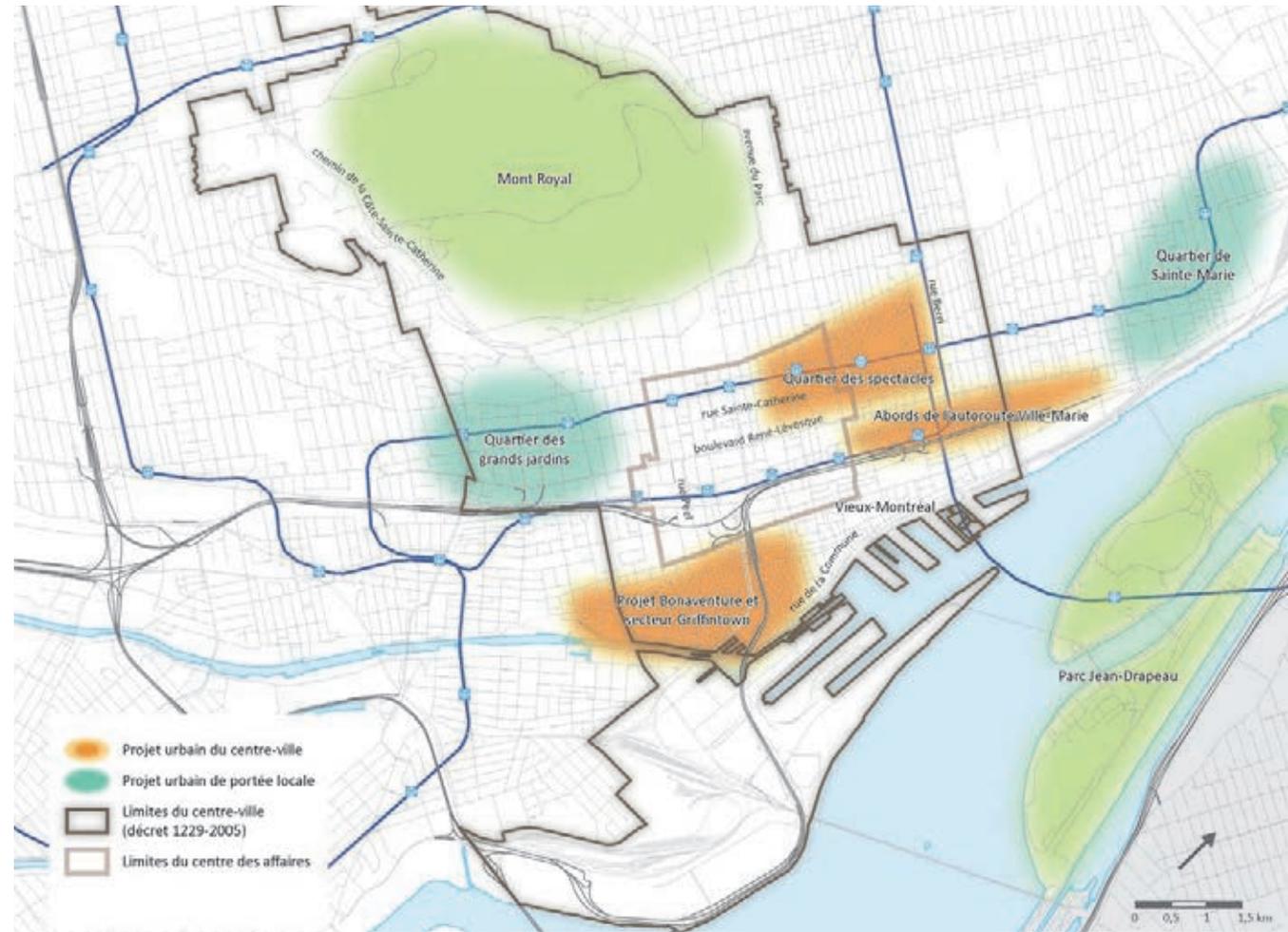
À travers la réalisation du projet Bonaventure, la Ville compte mettre en place les conditions requises pour doter le centre-ville d'une entrée prestigieuse et stimuler le développement immobilier dans les secteurs limitrophes de Griffintown et du faubourg des Récollets. La première phase du projet Bonaventure vise l'aménagement d'un boulevard urbain et le retissage de la trame urbaine de ce secteur historique de Montréal. La mise en œuvre des interventions d'aménagement du domaine public dans le secteur Griffintown, qui se fera à partir de 2013, permettra d'en faire un milieu de vie habité, durable et plus densément occupé.

| RÉALISER LES PROJETS URBAINS DU CENTRE-VILLE | |
|---|---------------|
| Investissements du PTI (en millions de dollars) | PTI 2013-2015 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Le Quartier des spectacles : <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du domaine public du secteur de la Place des Arts - Aménagement du domaine public du secteur du Quartier latin | 30,7 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Les abords de l'autoroute Ville-Marie: <ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement des infrastructures souterraines et aménagement du domaine public | 9,5 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Le projet Bonaventure et le secteur Griffintown: <ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain - Renouvellement des infrastructures souterraines et aménagement du domaine public dans Griffintown | 134,3 |
| TOTAL | 174,5 |



CARTE 6 | LES PROJETS URBAINS DU CENTRE-VILLE

Bassins du Nouveau Havre





RÉALISER LES PROJETS URBAINS HORS DU CENTRE-VILLE

Hors du centre-ville, d'autres projets urbains sont situés dans des secteurs stratégiques et feront l'objet d'investissements majeurs, permettant de réhabiliter ces secteurs et d'assurer une diversification et une intensification des activités urbaines.

Le CUSM et ses abords

La construction du CUSM sur le site de l'ancienne gare de triage ferroviaire Glen permettra de créer un pôle d'envergure métropolitaine en sciences de la vie. En 2012, la Ville a également amorcé une démarche globale de planification sur un territoire plus large, regroupant à la fois le quartier Saint-Raymond et les abords du CUSM, afin de consolider et d'optimiser les retombées du projet.



Le secteur du Triangle et ses environs

Le secteur du Triangle fera l'objet, au cours des prochaines années, d'investissements associés à ce projet résidentiel de 4 000 logements, tout en étant au cœur d'une démarche majeure de planification des secteurs Namur-de la Savane et de l'ancien hippodrome qui permettrait de construire de 5 000 à 8 000 logements supplémentaires. L'objectif est d'accroître les activités économiques et résidentielles dans ce secteur aux abords des stations de métro existantes.





Le site Outremont et ses abords

L'Université de Montréal et la Ville de Montréal projettent la création d'un quartier universitaire et résidentiel de 1 300 logements sur le site de l'ancienne gare de triage Outremont. Ce projet contribuera à requalifier un secteur désaffecté au centre de l'île de Montréal. Le réaménagement du site Outremont s'inscrit aussi dans une démarche globale de requalification urbaine des secteurs industriels anciens qui bordent les voies ferrées. En 2012, la Ville a amorcé une vaste démarche de planification participative afin d'associer les citoyens, la société civile et la communauté d'affaires à la réflexion entourant l'avenir de ces secteurs.



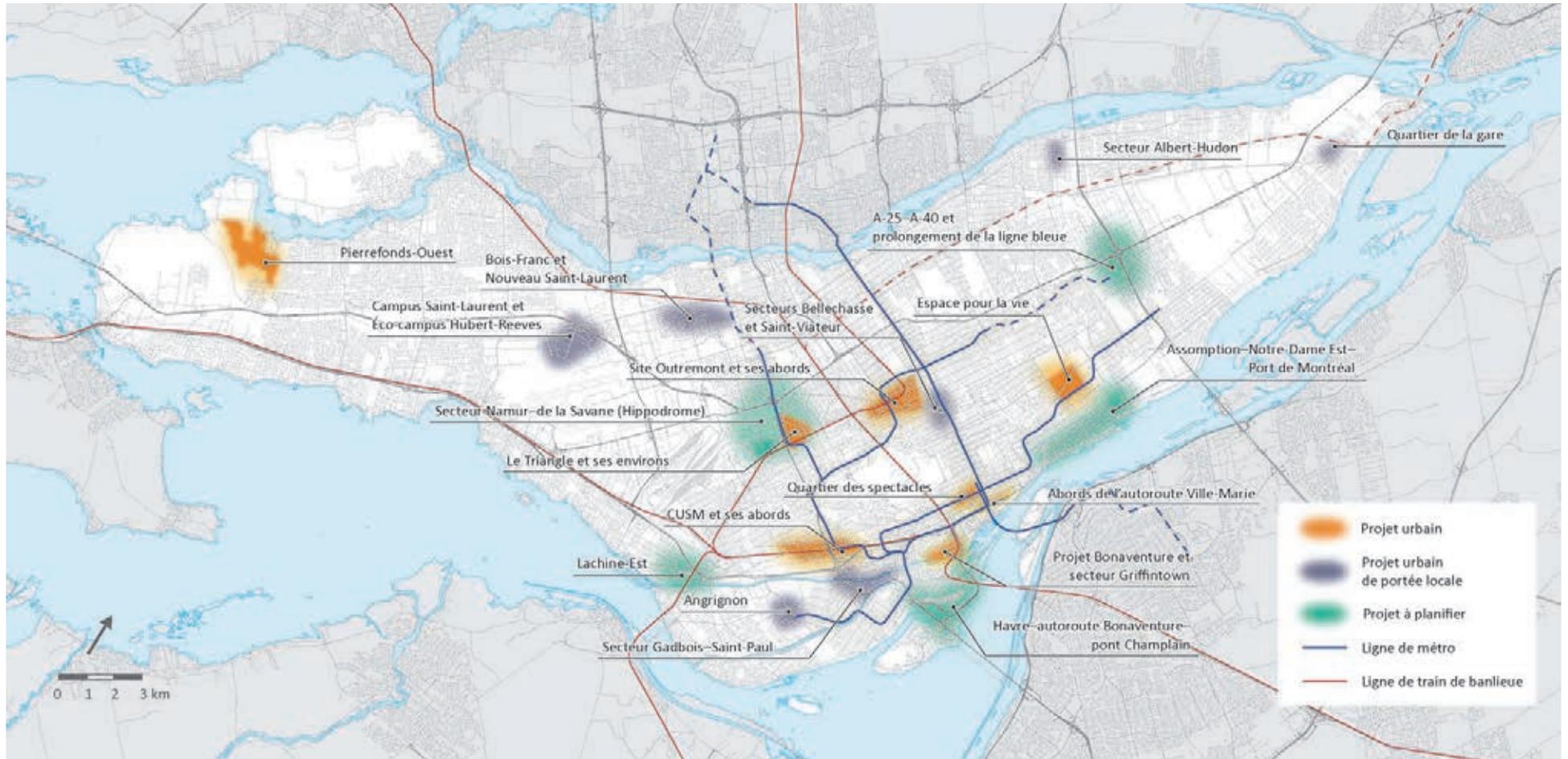
L'Espace pour la vie

Réunissant le Biodôme, l'Insectarium, le Jardin botanique et le Planétarium de Montréal, l'Espace pour la vie cherche à promouvoir le respect et la valorisation de l'environnement naturel et urbain et à offrir une expérience unique favorisant un contact privilégié avec la nature. Avec ses partenaires, la Ville compte mettre en valeur ce bien collectif selon trois axes majeurs : sport, culture et biodiversité. Elle souhaite que la population se réapproprie cet endroit et entend en augmenter la fréquentation en conjuguant ses efforts avec ceux du Parc olympique. De plus, la revitalisation de ce secteur doit être conjugée à la mise en valeur du site du pôle Maisonneuve et des quartiers environnants. L'objectif : offrir à tous les citoyens et aux visiteurs du monde entier un site remarquable d'envergure internationale par la diversité de son offre et par la qualité de ses installations.





CARTE 7 | LES PROJETS URBAINS ET LES PROJETS À PLANIFIER





Le projet de Pierrefonds-Ouest

Le projet de Pierrefonds-Ouest comprend un développement immobilier résidentiel d'environ 5 500 logements auquel sera greffée une vaste zone de conservation au sein de l'écoterritoire de la rivière à l'Orme. Le principal enjeu consiste à construire un boulevard urbain incluant des mesures préférentielles pour autobus, entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, dans l'emprise non construite de l'autoroute 440 appartenant au MTQ.

| RÉALISER LES PROJETS URBAINS HORS DU CENTRE-VILLE | |
|--|---------------|
| Investissements du PTI (en millions de dollars) | PTI 2013-2015 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Le CUSM et ses abords <ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement des infrastructures et aménagement du domaine public | 21,1 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Le secteur du Triangle et ses environs <ul style="list-style-type: none"> - Requalification urbaine du secteur du Triangle | 31,2 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Le site Outremont et ses abords <ul style="list-style-type: none"> - Construction des infrastructures et aménagement du domaine public - Construction de bassins de rétention | 68,1 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ L'Espace pour la vie <ul style="list-style-type: none"> - Développement des infrastructures - Restauration et protection des immeubles - Réalisation des projets de développement - Construction du nouveau Planétarium | 75,1 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Le projet de Pierrefonds-Ouest <ul style="list-style-type: none"> - Construction d'un boulevard urbain dans le secteur de Pierrefonds-Ouest | 6,5 |
| TOTAL | 202,0 |

LES PROJETS URBAINS DE PORTÉE LOCALE

Par ailleurs, plusieurs projets de portée locale sont en cours de planification ou de réalisation :

- Campus Saint-Laurent et Éco-campus Hubert-Reeves de Technoparc Montréal (Saint-Laurent);
- Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent (Saint-Laurent);
- Quartier de la gare de Pointe-aux-Trembles (Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles);
- Bellechasse (Rosemont–La Petite-Patrie) et Saint-Viateur Est (Le Plateau-Mont-Royal);
- Secteur Gadbois–Saint-Paul (Le Sud-Ouest);
- Angrignon (LaSalle).
- Albert-Hudon (Montréal-Nord);



PLANIFIER EN PRIORITÉ LES GRANDS SECTEURS STRATÉGIQUES

La Ville de Montréal s'engage à amorcer la planification intégrée de plusieurs projets d'envergure jugés prioritaires et stratégiques.

Le Havre et les secteurs de l'autoroute Bonaventure et du pont Champlain

La construction d'un nouveau pont Champlain et l'aménagement de ses accès constituent une occasion unique de revoir la configuration et la localisation de l'autoroute Bonaventure et de mettre en valeur le secteur du Havre compris, entre le pont Champlain et le bassin Peel. La planification détaillée de cet important morceau de ville, en lien avec la réfection des infrastructures de transport et l'accessibilité au public des terrains situés en bordure du fleuve Saint-Laurent, permettra d'en faire un lieu exceptionnel liant le fleuve Saint-Laurent et le centre-ville. Il faudra toutefois trouver des solutions innovantes pour pallier les contraintes liées à la contamination des sols, à l'enclavement des territoires et à la difficile cohabitation entre certains usages.

Les secteurs de l'Assomption et du port

Le prolongement du boulevard de l'Assomption, entre les rues Hochelaga et Notre-Dame, profitera au développement économique de l'Est de Montréal et à l'amélioration de l'accessibilité routière au port de Montréal. Il permettra de mettre en valeur ce secteur, tout en s'intégrant au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Cette intervention sera liée à la planification des activités industrielles dans le secteur au sud de la rue Hochelaga et à la requalification des abords de la station de métro Assomption en vue d'y attirer des activités résidentielles et de bureaux.

Le secteur Namur–de la Savane

Le secteur Namur–de la Savane est caractérisé par des activités économiques et résidentielles dans un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé, malgré sa proximité de stations de métro et du carrefour des autoroutes 15 et 40. Pourtant, il recèle un fort potentiel en vue d'y accroître les activités économiques et résidentielles. Les enjeux de transport des personnes et des marchandises y sont donc déterminants. La planification de ce secteur devra mettre en valeur ses atouts de localisation afin de renforcer le pôle économique de l'ouest, en lien avec la consolidation des activités résidentielles sur





les sites du Triangle et de l'ancien hippodrome. Ces sites offrent la possibilité de construire des quartiers durables, de plus de 10 000 logements, axés sur le transport collectif et sur une gestion environnementale performante.

Le secteur avoisinant le carrefour des autoroutes 25 et 40, en lien avec le prolongement de la ligne bleue du métro

Le secteur avoisinant le carrefour autoroutier 25-40 s'avère un endroit privilégié pour intensifier et diversifier les activités urbaines, en lien avec le prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à l'arrondissement d'Anjou. La capacité d'accueil d'entreprises et de logements sur ce territoire permettra d'y consolider les secteurs résidentiels, commerciaux et d'entreprises, aux abords des réseaux de transport.

Le secteur de Lachine-Est

Le secteur de Lachine-Est regroupe de vastes complexes industriels hérités du XIX^e siècle, dont certains ne sont plus en activité et constituent un secteur à requalifier. Localisé en bordure du canal de Lachine, il offre un important potentiel de développement résidentiel, mais présente des enjeux majeurs de mise en valeur du patrimoine industriel et de gestion des sols contaminés.

PROJETS À PLANIFIER À PLUS LONG TERME

À plus long terme, la Ville de Montréal s'engage à amorcer la planification intégrée de deux autres secteurs.

La cour Turcot

Le secteur de l'ancienne gare de triage ferroviaire Turcot est l'une des principales portes d'entrée du centre-ville. Les déplacements en provenance de l'aéroport Montréal-Trudeau sont concentrés à cet endroit. Ce vaste territoire désaffecté présente un important potentiel de requalification urbaine, dans le contexte de la reconstruction du complexe Turcot par le MTQ.

Le secteur des raffineries

Le secteur actuellement occupé par les raffineries dans l'Est de Montréal est appelé à changer de vocation. La réhabilitation des sols de ce secteur représente un défi majeur. Sa vocation sera en partie déterminée par les coûts associés à cette réhabilitation.





AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES COLLECTIVITÉS DANS LES QUARTIERS

MONTRÉAL EST UNE VILLE DONT LA TRÈS GRANDE MAJORITÉ DU TERRITOIRE EST DÉJÀ CONSTRUITE. DANS CES SECTEURS ÉTABLIS, LA FORME URBAINE, LE RÉSEAU VIAIRE ET LE CADRE BÂTI SONT CLAIREMENT DÉFINIS. IL IMPORTE DONC DE RECONNAÎTRE LA QUALITÉ DES ACQUIS, DE VEILLER À LEUR MAINTIEN ET DE SAISIR LES OCCASIONS D'AMÉLIORER LES QUARTIERS, EN VUE D'EN FAIRE DES QUARTIERS DURABLES RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION, ET CE, DANS LE RESPECT DE LEUR CARACTÈRE DISTINCT.

Les actions à prendre doivent assurer la qualité de vie dans les quartiers de façon à créer un environnement favorable à la santé et à la diversité sociale et démographique. Les principales interventions porteront sur l'aménagement du domaine public, des rues, des parcs et des ruelles, l'offre en logements abordables et en équipements collectifs et l'accessibilité à des logements de qualité. Elles doivent également tenir compte des impératifs budgétaires locaux et municipaux et encourager une réflexion sur la diversification des sources de financement.





FAVORISER L'ACCESSION À DES LOGEMENTS ABORDABLES ET DE QUALITÉ NOTAMMENT POUR LES FAMILLES, LES MÉNAGES À FAIBLE REVENU ET LES AÎNÉS

Le coût du logement dans son ensemble, en termes d'acquisition ou de location, a connu une hausse très marquée au cours de la dernière décennie. Cette situation rend très difficile la possibilité de se loger pour certains ménages, dont les ménages à faible revenu, les jeunes familles avec enfants et certains ménages composés de personnes âgées.

De plus, les conditions du marché résidentiel ont favorisé la construction de logements en copropriété, souvent de petite taille. Bien que cette tendance réponde à une demande du marché et permette de soutenir le rythme de croissance du parc résidentiel, elle se fait au détriment de la construction de logements locatifs, ou de logements offrant une superficie adéquate pour les familles.

Conséquemment, il est difficile pour certains ménages d'acquérir un logement à Montréal, voire même d'accéder à des logements répondant à leurs besoins, ce qui peut engendrer, à moyen terme, un déséquilibre de la diversité sociale de Montréal. La Ville de Montréal doit déterminer, avec ses partenaires publics et privés, des moyens en vue d'assurer des logements abordables pour différents groupes ciblés de la population montréalaise, tout au long de leur cycle de vie, afin de réduire l'écart du coût du logement entre Montréal et sa banlieue.

Certains enjeux concernant le maintien d'une offre résidentielle abordable, tant privée que sociale, ne demandent que la poursuite des actions déjà menées par la Ville, en collaboration avec les propriétaires et investisseurs privés et communautaires. Dans d'autres cas, il faut intensifier les actions en cours pour maintenir une capacité d'intervention. Montréal a entre autres besoin que les programmes d'habitation clés soient, d'une part, reconduits et assurés d'un cadre financier pluriannuel afin de permettre des interventions réellement structurantes, et d'autre part, ajustés sur les plans financier et normatif en fonction des caractéristiques spécifiques de la métropole.

L'enjeu de la fidélisation des familles sur le territoire montréalais fait aussi l'objet d'importants efforts de la Ville, qui se traduisent par divers programmes d'accession à la propriété (cofinancés en partie avec le gouvernement du Québec) et par des campagnes de promotion. La question de l'offre de produits résidentiels, à la fois compétitifs financièrement et adaptés aux attentes des familles, demeure toutefois centrale. L'intégration de logements familiaux, notamment dans les projets urbains, demande à être encouragée et appuyée, ce qui dépasse la capacité des programmes d'habitation existants.

En ce qui a trait à la qualité des logements, le développement concentrique et historique de la région métropolitaine fait que les constructions résidentielles plus anciennes se retrouvent davantage à Montréal qu'ailleurs dans la région métropolitaine. Bien que la plupart des logements ne requièrent que des travaux d'entretien régulier, la proportion des logements nécessitant des réparations majeures ne cesse de croître. Cette situation provient en partie du vieillissement général du parc de logements (en particulier du parc locatif) incluant les logements sociaux et communautaires, auquel un faible nombre de constructions neuves privées s'est ajouté ces dernières années.

Une réponse intégrée doit être mise au point pour répondre à l'ensemble de ces enjeux résidentiels, avec le concours des partenaires gouvernementaux et en collaboration avec les acteurs privés et sociaux du domaine de l'habitation. La collaboration des gouvernements canadien et québécois est essentielle afin que le parc actuel de logements sociaux soit préservé et adéquatement financé, un enjeu touchant plusieurs dizaines de milliers de logements sur l'île de Montréal.



FAVORISER L'ACCESSION À DES LOGEMENTS ABORDABLES ET DE QUALITÉ NOTAMMENT POUR LES FAMILLES, LES MÉNAGES À FAIBLE REVENU ET LES ÂNÉS

| Programmes à frais partagés (en millions de dollars) | Budget de fonctionnement 2013 ¹ |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Programme Rénovation Québec (PRQ)¹ : <ul style="list-style-type: none"> - Accession à la propriété - Aide à la rénovation - Aide au développement de logements abordables privés (Habitations urbaines pour familles) | 26,2 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Programme de développement de logements sociaux et communautaires AccèsLogis² | 18,0 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Programme d'adaptation de domicile³ : <ul style="list-style-type: none"> - Logements adaptés pour aînés autonomes (LAAA) - Programme d'adaptation de domicile pour personnes handicapées (PAD) - Programme d'adaptation des maisons d'hébergement (PAMH) | 3,6 |
| Programmes municipaux (en millions de dollars) | Budget de fonctionnement 2013 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Accession à la propriété (remboursement de droits de mutation) | 2,0 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Interventions de salubrité | 1,4 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Promotion résidentielle de Montréal : <ul style="list-style-type: none"> - Campagnes « Rapprochement travail-résidence » - Campagne Habiter Montréal (promotion des atouts résidentiels des quartiers) | 0,4 |
| TOTAL | 51,6 |

1. Dépenses brutes, avant contributions ou remboursements de la Société d'habitation du Québec (SHQ) et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Budgets de subvention seulement (sauf si indication contraire)

2. Programmes québécois à frais partagés, utilisés par la Ville de Montréal.

3. Programmes québécois sans contribution municipale.





AMÉLIORER L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS MUNICIPAUX

À l'échelle des quartiers, la Ville souhaite s'assurer d'une offre adéquate en équipements collectifs municipaux et en commerces de proximité pour tous les Montréalais, et ce, dans un rayon raisonnable du lieu de résidence.

La Ville est aussi très active dans le développement de la pratique d'activités physiques et sportives en favorisant l'accès à des plateaux sportifs et des services de qualité au grand public et aux athlètes. Afin de mieux répondre aux divers besoins et clientèles, elle prévoit la mise aux normes de plusieurs arénas municipaux d'ici 2020. Elle prévoit aussi compléter la construction de nouveaux complexes sportifs afin de consolider ses pôles sportifs et événementiels.

Sur le plan culturel, la Ville poursuit le développement et la consolidation de son réseau de bibliothèques et de lieux de diffusion, telles les maisons de la culture. La mise en valeur de certains immeubles patrimoniaux et de bâtiments culturels est également prévue.

La Ville poursuit également ses efforts en vue d'améliorer la qualité de l'environnement en assurant une meilleure gestion des matières résiduelles. Elle procédera à la construction de divers équipements collectifs tels des éco-centres, des infrastructures de traitement des matières organiques ainsi qu'un centre de prétraitement des ordures ménagères.

Enfin, la Ville amorce un Plan de mise en valeur et de développement des artères commerçantes afin d'assurer leur vitalité et de conférer aux quartiers un dynamisme et une convivialité qui font que les Montréalais s'identifient à leur ville. Ce plan consiste à élaborer et à mettre en œuvre des programmes d'actions concertées avec les regroupements de commerçants ainsi que les autres intervenants du milieu.





AMÉLIORER L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS MUNICIPAUX

| Investissements du PTI (en millions de dollars) | PTI 2013-2015 |
|--|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Investissements relatifs aux équipements sportifs : <ul style="list-style-type: none"> - Rénovation et mise aux normes des arénas - Développement d'installations sportives - Construction d'un complexe sportif dans l'arrondissement de Saint-Laurent - Construction du complexe de soccer au CESH - Mise aux normes des installations aquatiques - Construction de piscines intérieures et extérieures - Rénovation et mise aux normes des équipements sportifs municipaux - Autres projets | 166,3 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Investissements relatifs à la culture et au patrimoine : <ul style="list-style-type: none"> - Mise en valeur des immeubles patrimoniaux - Rénovation, agrandissement et construction de bibliothèques - Acquisition et valorisation d'équipements culturels - Implantation de la technologie RFID dans les bibliothèques - Construction d'une bibliothèque dans l'arrondissement de Saint-Laurent - Construction de la Maison de la culture de Rivière-des-Prairies - Expansion et renouvellement des expositions du Musée Pointe-à-Callière | 103,1 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Investissements relatifs aux équipements de gestion des matières résiduelles et de voirie : <ul style="list-style-type: none"> - Construction et réfection d'infrastructures de gestion des matières résiduelles - Implantation de nouvelles cours de service et d'écocentres | 108,6 |
| TOTAL | 378,0 |





VERDIR LES QUARTIERS

Montréal doit consentir des efforts soutenus pour le verdissement de son territoire et investir massivement dans la plantation et la protection des arbres. Cet investissement majeur est nécessaire en vue de contrer les effets des changements climatiques et des îlots de chaleur et d'assurer la conservation des caractéristiques paysagères des quartiers. Pour ce faire, la Ville souhaite augmenter l'indice de canopée, soit l'étendue du couvert arborescent par rapport à la superficie du territoire, de 20 % à 25 % d'ici 2025. Il s'agit d'une opération de grande envergure qui fait appel à un effort collectif mettant à contribution de nombreux propriétaires privés et institutionnels. Cet effort sera d'ailleurs modulé en fonction des besoins, de manière à ce que la plantation d'arbres soit priorisée dans les endroits les plus déficitaires en canopée.

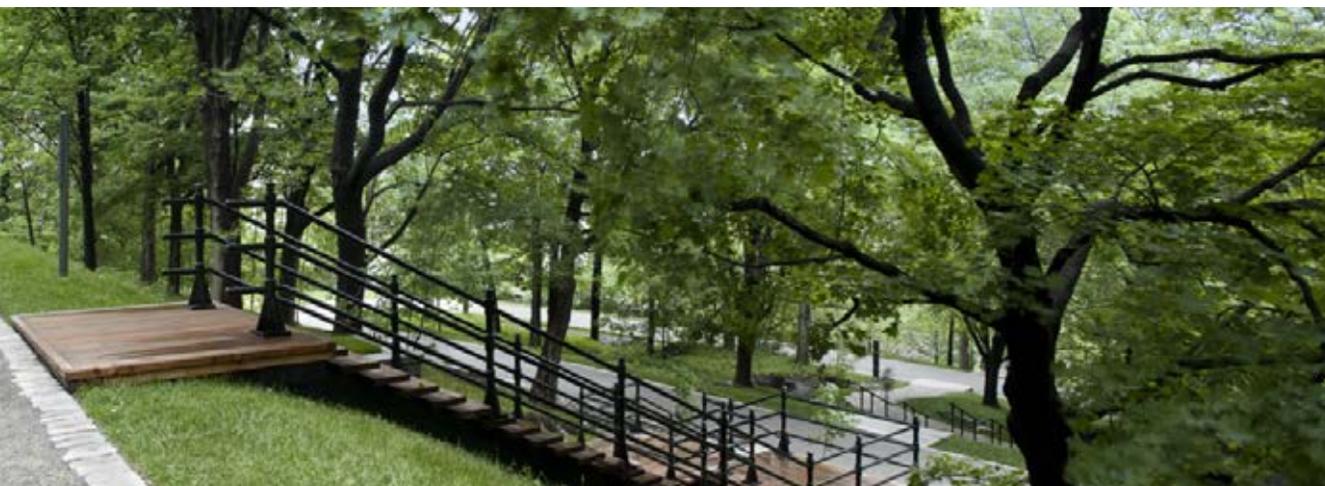
La Ville doit à cet effet déterminer les sources de financement appropriées afin de soutenir cette opération au cours des prochaines années. Elle profitera, entre autres, des opérations de requalification associées aux projets urbains et à la réfection des artères pour accroître la plantation et le verdissement.

Montréal s'est également donné comme objectif de protéger les milieux naturels d'intérêt sur une surface équivalente à 6 % du territoire terrestre

de l'agglomération. Ce pourcentage d'aires protégées s'établissait à 5,4 % en 2012. Les projets de conservation se poursuivront donc au cours des prochaines années, par l'agrandissement et la consolidation des parcs-nature municipaux à l'intérieur des écoterritoires de l'agglomération, ou encore par l'enregistrement de servitudes de conservation sur des lots privés présentant une biodiversité exceptionnelle.

Dans le but de soutenir ces investissements, la Ville compte poursuivre ses démarches afin que la contribution aux fins de parcs reliée aux opérations cadastrales soit rehaussée de 10 à 15 %. Cette proportion serait dédiée aux efforts de verdissement et de protection des milieux naturels dans une perspective d'accroissement de la biodiversité.

Sur le plan local, l'accent est porté sur la mise en valeur des lieux publics et leur animation, sur le verdissement des quartiers et sur des aménagements pour les piétons, en lien avec les services et les équipements collectifs. Dans cette perspective, la Ville compte aménager certaines promenades urbaines sur son territoire, en plus de celle prévue au centre-ville dans le cadre de son 375^e anniversaire.





VERDIR LES QUARTIERS

| Investissements du PTI (en millions de dollars) | PTI 2013-2015 |
|---|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Réhabilitation des parcs, espaces verts et terrains de jeux : <ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement du réseau des grands parcs - Amélioration des aménagements dans les parcs - Réfection des bâtiments dans les grands parcs - Aménagement de parcs dans les arrondissements | 117,9 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Protection des milieux naturels : <ul style="list-style-type: none"> - Protection, acquisition, aménagement et maintien de milieux naturels - Autres projets dans les parcs et les milieux naturels | 45,1 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Complexe environnemental de Saint-Michel : <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du pourtour du site - Aménagements prévus dans le cadre du legs du 375^e - Réaménagement de l'avenue Papineau en bordure du site | 29,1 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagement de promenades urbaines | 6,3 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Augmentation de l'indice de canopée de 5 % | |
| TOTAL | 198,4 |



INTERVENIR EN PRIORITÉ DANS LES SECTEURS DÉFAVORISÉS

Certains secteurs de Montréal enregistrent une présence importante de ménages à faible revenu. Sur l'île, la concentration de la pauvreté est la plus importante de toutes les régions du Québec, exception faite du Grand Nord. Cette pauvreté se conjugue souvent avec des difficultés d'accès à l'emploi, un niveau de scolarité plus faible que la moyenne et une intégration sociale complexe. Les mauvaises conditions de vie des ménages à faible revenu, en particulier en matière de logement et d'alimentation, entraînent une prévalence plus élevée des problèmes de santé et une espérance de vie plus courte. La pauvreté mine la capacité d'une partie de la population à participer pleinement à la vie citoyenne.

En collaboration avec ses partenaires gouvernementaux et de la société civile, Montréal agit depuis des années pour améliorer les conditions de vie des populations à faible revenu. Les actions mises de l'avant touchent l'aménagement urbain, les équipements collectifs, l'habitation, le développement local et divers aspects du développement social. Il est maintenant établi que la convergence de telles interventions entraîne des effets plus structurants dans les territoires visés. En ce sens, le Contrat de Ville conclu avec le gouvernement du Québec en 2004 préconisait une approche de revitalisation urbaine intégrée, en lien avec un programme de renouveau urbain pouvant soutenir une diversité d'interventions dans un même secteur.

Le gouvernement du Québec reconnaît l'approche territoriale intégrée comme un axe fort de son Plan d'action gouvernemental pour la solidarité et l'inclusion sociale 2010-2015 et réaffirme l'importance de cette approche multisectorielle dans sa Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016.

La Ville de Montréal propose de développer et de renforcer les outils et programmes destinés à mieux soutenir les secteurs défavorisés, notamment au moyen d'un programme à frais partagés avec le gouvernement du Québec. Basée sur les acquis et les résultats obtenus, cette démarche doit porter autant sur les enjeux du cadre bâti, tels que le logement, les équipements collectifs



et l'aménagement des parcs, que sur ceux touchant les conditions sociales, comme l'accès à l'emploi, la persévérance scolaire, l'intégration des communautés immigrantes et la réinsertion sociale des personnes marginalisées.

Qu'elles se structurent à l'échelle d'un secteur ou d'une unité de voisinage, les approches de revitalisation doivent assurer le maillage entre les divers types de projets et d'interventions, ce qui implique une intensification de la collaboration entre les acteurs gouvernementaux, municipaux et des milieux associatifs et communautaires concernés. À cet égard, l'approche retenue consiste à s'appuyer sur la concertation locale et la mobilisation et à harmoniser la réalisation des programmes en vue d'une intervention intégrée, en fonction d'une vision partagée des besoins et des objectifs.

Des démarches sont en cours pour mener une intervention conjointe dans le cadre d'un secteur pilote de quartier intégré (Qi), afin d'optimiser les convergences et l'application des programmes. L'intervention s'appuiera sur des mécanismes de collaboration et une gouvernance transversale. Un suivi des retombées permettra d'élargir l'application du concept.

Par ailleurs, le centre-ville concentre une part importante de la population marginalisée, marquée notamment par l'itinérance. Ce phénomène, propre aux centres des grandes villes, requiert une prise en charge par de multiples intervenants municipaux et gouvernementaux. La Ville a récemment fait valoir la nécessité de mieux intervenir face à cette situation et de mieux coordonner l'aide spécifique à apporter à cette population démunie, notamment par les services sociaux et de la santé.

| INTERVENIR EN PRIORITÉ DANS LES SECTEURS DÉFAVORISÉS | |
|---|-------------------------------|
| Programmes municipaux et programmes à frais partagés (en millions de dollars) | Budget de fonctionnement 2013 |
| ■ Relations interculturelles | 2,1 |
| ■ Lutte à la pauvreté – Développement local : - Revitalisation urbaine intégrée - Autres programmes | 8,5 |
| ■ Soutien aux groupes spécifiques : - Jeunes - Aînés - Itinérance - Autres programmes | 4,0 |
| TOTAL | 14,6 |



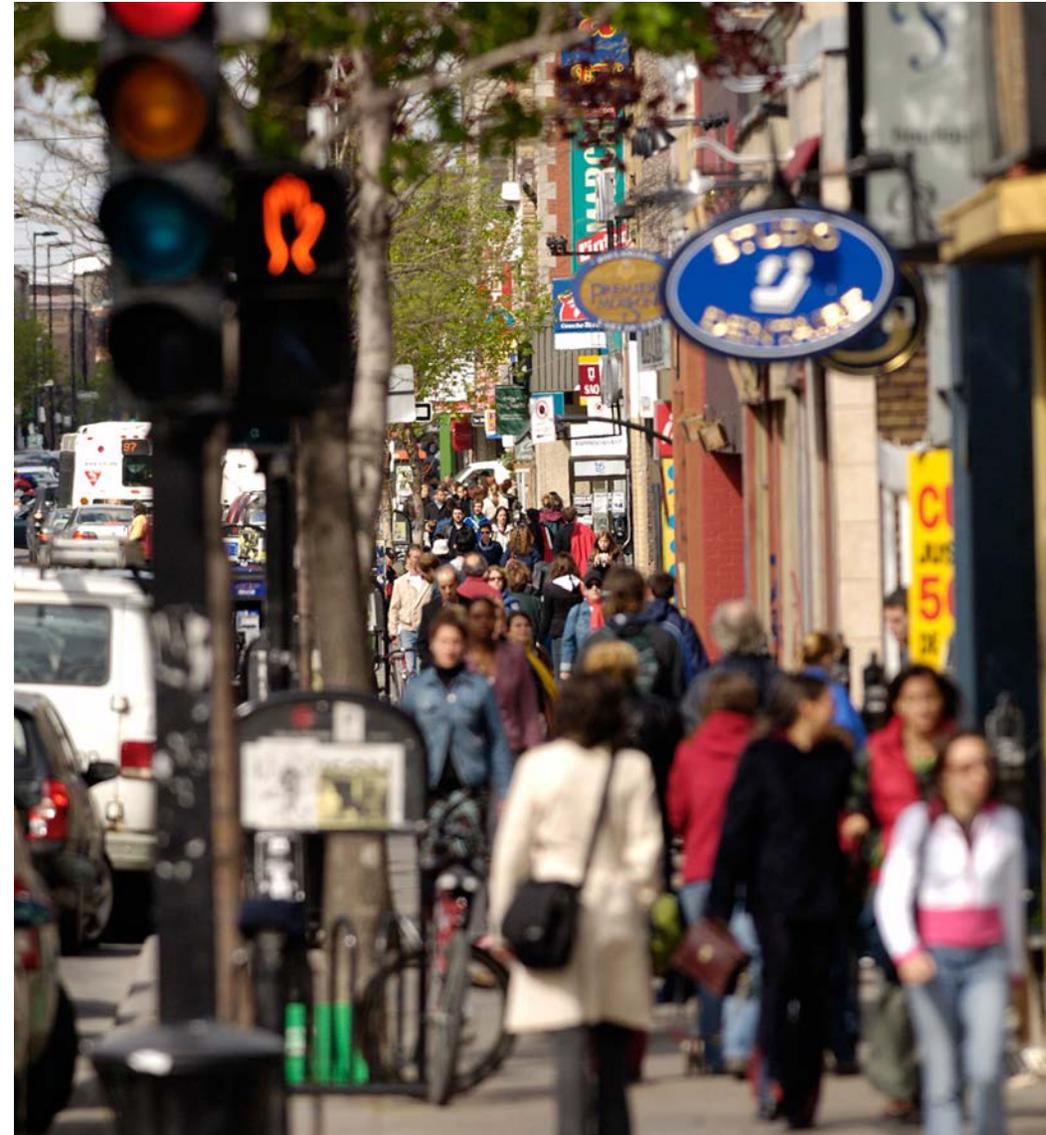




ACCROÎTRE L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

LA VILLE DE MONTRÉAL MISE PRIORITAIREMENT SUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF, SURTOUT AUX FINS DE TRAVAIL ET D'ÉTUDES, TOUT EN RENOUELANT SON RÉSEAU ROUTIER EXISTANT. CET ENGAGEMENT VISE À RENDRE LES DÉPLACEMENTS PLUS FLUIDES SUR LE TERRITOIRE. IL VA DE PAIR AVEC LA VOLONTÉ MUNICIPALE DE RÉDUIRE LES GAZ À EFFET DE SERRE, DE S'ADAPTER AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES, D'ATTÉNUER SES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT, DE RÉDUIRE SON EMPREINTE ÉCOLOGIQUE ET D'ACCROÎTRE SA BIODIVERSITÉ.

Pour atteindre ces objectifs, un financement récurrent et permanent du transport collectif est requis, tant pour maintenir que pour améliorer les services. L'aménagement de la ville doit également être conçu pour prioriser le transport actif, notamment en facilitant et en sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes.





SOUTENIR LES PRINCIPAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES PRÉVUS D'ICI 2020

Alors que s'amorce une période de transition importante, comportant le démarrage de plusieurs chantiers d'envergure et complexes sur le territoire montréalais, il importe plus que jamais de disposer d'une capacité de transports en commun adaptée aux besoins des citoyens. Le développement du réseau de transport de Montréal repose principalement sur quatre projets :

La mise en place de mesures préférentielles pour autobus

Des mesures préférentielles pour autobus sont prévues sur 240 kilomètres dans l'agglomération de Montréal. Celles-ci permettront de réduire et de régulariser les temps de parcours et ainsi, d'accroître l'efficacité du service de transport collectif, tout en le rendant plus compétitif par rapport à l'automobile.

L'implantation du SRB Pie-IX

Le boulevard Pie-IX est l'un des axes de transport les plus fréquentés de la région métropolitaine. C'est dans ce corridor que Montréal implantera un service rapide par bus (SRB), en collaboration avec l'AMT. L'implantation de ce SRB améliorera la performance et augmentera la capacité du service de transport collectif, tout en permettant la remise à neuf des infrastructures de voirie et en créant un environnement de qualité pour cette artère clé de l'est de Montréal. La concrétisation de ce projet garantira aux résidents de l'est de Montréal un accès à un service convivial, sécuritaire et rapide vers le centre-ville, en plus de réduire l'utilisation de l'automobile.

L'achèvement du train de l'est

L'achèvement du train de l'est offrira aux résidents du secteur nord-est de la région métropolitaine et de l'île de Montréal un moyen de déplacement efficace et favorisera le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif.





Le prolongement de la ligne bleue du métro

Pour améliorer sensiblement la desserte de l'est et du centre-ouest de l'île, Montréal propose de prolonger le réseau de métro afin d'offrir aux citoyens une meilleure intégration avec les autres services de transport en commun. Les prolongements envisagés sont ceux de la ligne bleue, jusqu'à l'arrondissement d'Anjou, et de la ligne orange, dans les arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville.

La priorité a été accordée au prolongement de la ligne bleue jusqu'à l'arrondissement d'Anjou. Ce prolongement permettra de relier ce secteur au réseau de métro, tout en consolidant le lien avec le SRB Pie-IX. Il favorisera non seulement un meilleur accès au pôle économique de l'Est, mais renforcera également le lien avec le pôle du Centre.

SOUTENIR LES PRINCIPAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES PRÉVUS D'ICI 2020

| Investissements du PTI (en millions de dollars) | PTI 2013-2015 |
|--|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place de mesures préférentielles pour autobus | 1,4 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Implantation du SRB Pie-IX : <ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement du carrefour Henri-Bourassa–Pie-IX - Contribution à l'implantation des voies réservées pour autobus | 67,4 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Contribution à l'achèvement du train de l'est | 19,8 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Contribution au prolongement de la ligne bleue du métro | |
| TOTAL | 88,6 |





DÉTERMINER UN FINANCEMENT ADÉQUAT DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES, DU MATÉRIEL ROULANT ET DES BUDGETS D'EXPLOITATION DU TRANSPORT COLLECTIF, DE MANIÈRE RÉCURRENTÉ



La STM souhaite atteindre 540 millions de déplacements annuellement d'ici 2020, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010. Les sommes allouées au transport collectif sont toutefois inadéquates pour le niveau de service requis, tant pour en maintenir l'exploitation que pour en améliorer l'offre. L'effort financier qui doit être fourni pour entretenir et améliorer les équipements vieillissants et pour poursuivre la croissance de l'offre de service sera considérable au cours de la prochaine décennie. Un appui financier important des gouvernements supérieurs est requis, de même que l'établissement de nouvelles sources de revenus dédiées.

Actuellement, la majorité des frais d'exploitation de la STM sont assumés par les usagers et par l'agglomération de Montréal. Il s'avère donc souhaitable que de nouvelles sources de revenus soient implantées le plus rapidement possible par le gouvernement du Québec pour assumer les frais d'exploitation liés à l'accroissement de l'offre.

Afin d'accroître les investissements en transport collectif, la Ville de Montréal et ses partenaires souhaitent renforcer les sources de revenus actuelles. Il est notamment proposé de majorer la taxe sur l'essence et d'indexer la taxe sur les droits d'immatriculation, et ce, dans l'ensemble du territoire de l'AMT. Mentionnons que le budget 2012 du gouvernement du Québec vient d'allouer 1,5 milliard de dollars au transport collectif pour la période 2014-2020 à l'aide des revenus générés par la bourse du carbone, ce qui remplacera le Fonds vert dès 2015. De plus, le MTQ s'apprête à revoir et à bonifier la politique québécoise du transport collectif pour 2014.

De nouveaux outils doivent néanmoins être établis afin de diversifier les sources de financement. En ce sens, la Ville demande l'instauration d'un péage routier régional pour financer les infrastructures routières et de transport collectif.



FAVORISER ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

Les déplacements à pied et à vélo connaissent un important gain en popularité à Montréal depuis quelques années. La Ville de Montréal souhaite accroître encore davantage la part modale du transport actif sur l'île, afin de la faire passer de 15 % en 2008 à 18 % en 2020. De manière à répondre à la demande accrue pour des infrastructures cyclistes, la Ville compte poursuivre le développement de son réseau cyclable. D'ici 2016, elle prévoit augmenter de 602 à 800 le nombre de kilomètres du réseau cyclable dans l'île. La mise aux normes de différents tronçons est également prévue, tout comme la consolidation du réseau de vélos en libre-service BIXI.

Concernant la place des piétons, la Ville entend continuer à profiter de la réalisation de divers projets d'entretien et de réfection pour y intégrer des mesures de sécurisation leur étant destinées. La Ville désire également poursuivre la sécurisation de ses carrefours et la mise aux normes de ses feux de circulation. Par ailleurs, un guide d'aménagement durable des rues de Montréal est en cours d'élaboration.

Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation seront mises en place par les arrondissements au cours des prochaines années. La Ville entreprend aussi la réalisation de Quartiers Verts, notamment par un projet pilote dans Hochelaga-Maisonneuve. Enfin, elle compte poursuivre la consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux. La piétonisation de certaines rues fait partie des projets proposés par la municipalité.

FAVORISER ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

| Investissements du PTI (en millions de dollars) | PTI 2013-2015 |
|---|---------------|
| ■ Développement du réseau cyclable | 39,5 |
| ■ Apaisement de la circulation aux abords de la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve | 8,1 |
| ■ Aménagement des espaces publics et privés pour assurer le confort du piéton | 10,0 |
| ■ Amélioration de la circulation piétonnière | 2,5 |
| TOTAL | 60,1 |







MODERNISER LES INFRASTRUCTURES ET INVESTIR DANS LA QUALITÉ DU DOMAINE PUBLIC

LA VILLE DE MONTRÉAL ENTEND PROFITER DE LA PLANIFICATION ET DE LA RÉALISATION DES PROJETS URBAINS ET DES TRAVAUX MAJEURS DE RÉHABILITATION DES RÉSEAUX D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT POUR REQUALIFIER LES GRANDES ARTÈRES DE MONTRÉAL.

Ces opérations d'aménagement seront aussi l'occasion d'intégrer des infrastructures numériques et des nouvelles technologies qui faciliteront notamment les communications sans fil, la gestion intelligente des feux de circulation, l'affichage en temps réel pour informer les automobilistes de la congestion routière et pour faciliter l'accès au centre-ville, et le déploiement d'un réseau de bornes d'alimentation électrique pour les voitures.

RÉHABILITER LES RÉSEAUX D'EAU ET DE VOIRIE

Le réseau routier de Montréal comprend plus de 5 000 kilomètres de chaussée et près de 600 ponts et tunnels. La Ville doit consacrer des sommes considérables au cours des prochaines années pour en contrer le vieillissement, soit pour renouveler les infrastructures d'aqueduc et d'égout, pour maintenir et réhabiliter le réseau routier, pour protéger et construire des ponts et tunnels et pour poursuivre la mise aux normes des feux de circulation et moderniser les systèmes d'éclairage.

En lien avec ces travaux, la Ville compte établir un programme de requalification de grands secteurs ou de grandes artères. Ce programme doit prendre en compte la gestion intégrée de l'eau, la plantation d'arbres, le transport collectif et actif et la revalorisation du cadre bâti.

| RÉHABILITER LES RÉSEAUX D'EAU ET DE VOIRIE | |
|--|---------------|
| Investissements du PTI (en millions de dollars) | PTI 2013-2015 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Réhabilitation des infrastructures de l'eau | 1427,0 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Maintien et réhabilitation du réseau routier : <ul style="list-style-type: none"> - Réfection des structures routières, des artères, des rues et du réseau routier - Réfection et protection des ponts, tunnels et viaducs - Réaménagement géométrique du réseau artériel - Sécurisation de la circulation sur les artères - Acquisition de mobilier d'éclairage et ajout de signalisation lumineuse et aérienne - Implantation de systèmes de transport utilisant les nouvelles technologies | 422,7 |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Construction et modification de conduits souterrains, conversion et enfouissement des fils électriques et enfouissement des réseaux câblés | 187,6 |
| TOTAL | 2037,3 |





LE CADRE FINANCIER

LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL NÉCESSITERA LA MOBILISATION D'IMPORTANTES RESSOURCES FINANCIÈRES ET FISCALES. LA VILLE DE MONTRÉAL DEVRA ÉTABLIR UN CADRE FINANCIER GLOBAL POUR ASSURER LA RÉALISATION DES INTERVENTIONS PRIORITAIRES ÉTABLIES PAR LE PLAN. CE CADRE EXIGERA DE FAIRE DES CHOIX EN FONCTION DE LA CAPACITÉ DE PAYER DE LA VILLE. DE MÊME, LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN S'ARRIMERA À CELLE DE LA STRATÉGIE POUR ASSURER L'OCCUPATION ET LA VITALITÉ DES TERRITOIRES, LANCÉE PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC À L'AUTOMNE 2011.

Le cadre financier de la Ville de Montréal déterminera les contributions respectives des différentes parties concernées, notamment :

- Les contribuables montréalais, à même l'impôt foncier et les autres taxes qu'ils versent à la municipalité;
- Les gouvernements du Québec et du Canada qui seront appelés à contribuer au financement du Plan de développement, tantôt au moyen de programmes généraux de subventions et de transferts financiers applicables aux initiatives prévues dans ce plan, tantôt dans le cadre d'éventuelles ententes spécifiques pouvant être conclues pour sa mise en œuvre;
- Le gouvernement du Québec qui pourra également fournir des outils fiscaux pour appuyer la mise en œuvre d'éléments particuliers du Plan de développement;
- Les promoteurs immobiliers, notamment dans le cadre d'ententes particulières soutenant le développement immobilier.



La mise en œuvre du Plan de développement nécessitera des investissements municipaux considérables dans les infrastructures, les équipements collectifs et l'aménagement du domaine public. Pour la Ville de Montréal, ces investissements se réaliseront, pour l'essentiel, dans le cadre des programmes triennaux d'immobilisations (PTI). Le Plan d'action du Plan de développement de Montréal permettra de déterminer à l'avance l'évolution des besoins financiers pour les projets tels que la réhabilitation des grandes artères, la mise en valeur des lieux publics et des parcs, le verdissement et la plantation ainsi que la mise à niveau ou la construction d'équipements collectifs municipaux.

La mise en œuvre du Plan de développement aura, par ailleurs, des effets positifs sur l'économie montréalaise, notamment parce qu'une meilleure utilisation du territoire et du potentiel immobilier de certains secteurs se traduira par une croissance des valeurs foncières et, par conséquent, des revenus fiscaux de la Ville de Montréal et des gouvernements. De tels effets économiques et fiscaux permettront de mieux répartir les charges fiscales et amélioreront la capacité de générer des revenus supplémentaires, et ce, sans augmenter l'effort fiscal des contribuables actuels. Les gains de revenus ainsi réalisés pourront alors être investis dans le remboursement du montant de la dette requis pour réaliser le Plan.

Dans cette perspective, le Plan de développement désigne des secteurs à renouveler, tant au centre-ville que dans d'autres quartiers de la ville, en vue d'y intensifier et diversifier les activités urbaines, en lien avec des projets immobiliers d'envergure et le réseau de transport collectif. De même, la mise à niveau des grandes infrastructures routières offre l'occasion d'en faire des projets de revitalisation. La mise en œuvre de ces projets urbains devra s'appuyer sur une structure ou une gouvernance réservée à cette fin et compter sur des outils fiscaux, de financement et de gestion foncière appropriés.

En ce qui concerne la revitalisation des secteurs défavorisés, la Ville de Montréal propose de développer et de renforcer les outils et programmes existants, avec la collaboration de ses partenaires gouvernementaux et des milieux associatifs et communautaires. Ces efforts de revitalisation doivent s'appuyer sur une approche intégrée et porter autant sur les enjeux du cadre bâti que sur ceux touchant les conditions sociales. La Ville suggère de confirmer l'aide financière prévue par ces programmes dans le cadre de la Stratégie québécoise pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires.

Enfin, de façon plus précise, deux champs de compétence partagés par la Ville, les instances régionales et les gouvernements supérieurs devront faire l'objet d'ententes déterminées. D'abord, en vue d'assurer un logement abordable et de qualité aux ménages montréalais et de répondre aux besoins spécifiques des ménages à faible revenu, des familles et des aînés, il faudra s'assurer, de la part des gouvernements supérieurs, d'un cadre financier pluriannuel tenant compte des conditions de réalisation inhérentes à la métropole. De même, le financement des dépenses liées aux infrastructures et à l'exploitation du transport collectif fait actuellement l'objet d'une réflexion. Différentes hypothèses portant sur de nouvelles sources de financement ont été mises de l'avant par la Ville de Montréal et ses partenaires. Celles-ci feront l'objet d'une négociation avec le gouvernement du Québec.

Les retombées économiques devront également être prises en compte dans les discussions entre la Ville de Montréal et ses partenaires des gouvernements supérieurs, en vue d'évaluer les contributions respectives au financement de différents éléments du Plan de développement. Par delà les contributions normalement attendues au développement de la ville et de la région de Montréal, une telle approche permettra de convenir d'interventions publiques ayant un potentiel intéressant de retombées, non seulement fiscales, mais aussi sociales, urbanistiques et environnementales.



DEMAIN **MONTREAL**

LE CADRE FINANCIER





LES PRINCIPAUX PLANS ET POLITIQUES DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Cadre d'intervention en art public (2010)
Déclaration sur le sport régional (2010)
Imaginer – Réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités (2005)
Plan d'urbanisme de Montréal (2004)
Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 (2009)
Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (2009)
Plan de transport – Réinventer Montréal (2008)
Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal 2010-2014 (2009)
Politique de consultation et de participation publiques de la Ville de Montréal – Le défi de la participation (2005)
Politique de développement culturel 2005-2015 – Montréal, métropole culturelle (2005)
Politique de l'arbre de Montréal (2005)
Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (2004)
Politique du patrimoine (2005)
Politique familiale de Montréal – Pour grandir à Montréal (2008)
Politique municipale d'accessibilité universelle (2009)
Politique pour un environnement paisible et sécuritaire à Montréal (2008)
Politique Pour une participation égalitaire des femmes et des hommes à la vie de Montréal (2008)
Politique verte du matériel roulant – Deuxième génération 2012-2015 (2012)
Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (2007)
Stratégie de développement économique 2011-2017 – Montréal, espace pour créer et réussir (2011)
Un partenariat en économie sociale pour un développement solidaire et durable (2009)



LES SIGLES UTILISÉS

| | |
|---------|---|
| AHNMR | Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal |
| AMT | Agence métropolitaine de transport |
| AOT | Autorités organisatrices de transport |
| CESM | Complexe environnemental de Saint-Michel |
| CHUM | Centre hospitalier de l'Université de Montréal |
| CMM | Communauté métropolitaine de Montréal |
| CUSM | Centre universitaire de santé McGill |
| GES | Gaz à effet de serre |
| ISQ | Institut de la statistique du Québec |
| PAGASTC | Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun |
| PDM | Plan de développement de Montréal |
| PIB | Produit intérieur brut |
| PMAD | Plan métropolitain d'aménagement et de développement |
| PPU | Programme particulier d'urbanisme |
| PR@M | Programme réussir@montréal – volets industrie et commerce |
| PTI | Programme triennal d'immobilisations |
| QIM | Quartier international de Montréal |
| SHDM | Société d'habitation et de développement de Montréal |
| SLR | Système léger sur rail |
| SRB | Service rapide par bus |
| STM | Société de transport de Montréal |
| TIC | Technologies de l'information et de la communication |
| UNESCO | Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture |



DEMAIN **MONTRÉAL**

Les crédits photographiques

Page couverture

- Nuage de givre* – Quartier des spectacles © Partenariat du Quartier des spectacles, Martine Doyon
- p. 8 Centre-ville vu du parc du Mont-Royal © Tourisme Montréal
- p. 12 Quartier des spectacles © Partenariat du Quartier des spectacles
- p. 13 Parc Bélanger-Châteaubriand, arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie © Ville de Montréal
- p. 14 Paraski © Ville de Montréal
- p.15 Façades Quartier latin © Ville de Montréal
Les FrancoFolies de Montréal © Les FrancoFolies de Montréal, Jean-François Leblanc
- p. 16 Parc du Mont-Royal © Tourisme Montréal, Stéphan Poulin
- p. 18 Famille au parc © Ville de Montréal
- p. 19 Bibliothèque, arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville © Ville de Montréal
Marché Jean-Talon © Tourisme Montréal, Stéphan Poulin
- p. 20 Escaliers extérieurs © Tourisme Montréal, Stéphan Poulin
Le Plateau-Mont-Royal © Tourisme Montréal, Pierre-Luc Dufour
Façades © Ville de Montréal
Quartier résidentiel © Ville de Montréal
Arrondissement de Verdun © Ville de Montréal
- p. 21 Passage Charlotte, arrondissement de Ville-Marie © Ville de Montréal
- p. 22 Projet résidentiel en construction © Ville de Montréal
- p. 24 Station de métro Berri-UQAM © Ville de Montréal
- p. 26 Pavillon Président-Kennedy, Université du Québec à Montréal © Photo UQAM
Complexe des sciences de la vie, Université McGill © Ville de Montréal
- p. 28 Gratte-ciel, centre-ville © Ville de Montréal
- p. 29 Autoroute 40, arrondissement d’Anjou © Ville de Montréal
Technoparc Montréal, arrondissement de Saint-Laurent © Développement économique Saint-Laurent
- p. 31 Métro de Montréal © Ville de Montréal
- p. 32 Port de Montréal © Ville de Montréal
- p. 34 Square Dorchester, arrondissement de Ville-Marie © Marc Cramer
- p. 37 Square des Frères-Charron, arrondissement de Ville-Marie © Marc Cramer
Escaliers extérieurs © Ville de Montréal
Nouvel aménagement du domaine public autour du Musée des beaux-arts © Ville de Montréal
Collège Gérald-Godin © Julie Dessureault
Le Village imaginé –Pierre Bourgault, 2005, parc Marguerite-Bourgeoys, arrondissement du Sud-Ouest © Ville de Montréal
Vue du mont Royal © Ville de Montréal
- p. 38 Quais du Vieux-Port de Montréal © Marie-Reine Mattera
- p. 39 *Sphères polaires*, Quartier des spectacles © Ville de Montréal
Village des Neiges © Village des Neiges, Marco Michaud
Murale *Notre-Dame-de-Grâce*, intersection avenue Madison et rue Sherbrooke Ouest, arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce © A’Shop
- p. 40 Aménagement de la rue McGill, arrondissement de Ville-Marie © Ville de Montréal
- p. 41 Concert en plein air © Ville de Montréal
Petit garçon au parc Bélanger-Châteaubriand, arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie © Ville de Montréal
Square Dorchester, arrondissement de Ville-Marie © Marc Cramer
- p. 45 Zone agricole de l’île Bizard © Air Imex
Pont du Bois-Franc, arrondissement de Saint-Laurent © Ville de Montréal
TOHU © Ville de Montréal
Station BIXI, Vieux-Montréal, arrondissement de Ville-Marie © Ville de Montréal
Maison du développement durable, arrondissement de Ville-Marie © Bernard Fougère
Parc-nature du Bois-de-l’Île-Bizard © Ville de Montréal
- p. 48 Avenue McGill College la nuit, arrondissement de Ville-Marie © Tourisme Montréal, Stéphan Poulin



DEMAIN **MONTRÉAL**

- p. 50 Chantier du Centre de recherche du Centre hospitalier de l'Université de Montréal © Ville de Montréal
- p. 53 Festival International de Jazz de Montréal © Festival International de Jazz de Montréal, Jean-François Leblanc
Quartier chinois, arrondissement de Ville-Marie © Tourisme Montréal
Architecture de Montréal © Marie-Ève Roy-Therrier
Rue Sainte-Catherine, arrondissement de Ville-Marie © Ville de Montréal
Intersection rue Sainte-Catherine et avenue McGill College, arrondissement de Ville-Marie © Ville de Montréal
Pointe du Moulin, arrondissement de Ville-Marie © Mathieu Labelle
- p. 55 Les Bassins du Havre © Groupe IBI-CHBA | MSDL | Busby Perkins + Will
Autoroute Bonaventure © Société du Havre de Montréal
Centre hospitalier de l'Université de Montréal © Cannon Design / DCYSA
- p. 56 Chantier du Centre universitaire de santé McGill, site Glen, © CUSM
Le Triangle, arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce © Catalyse Urbaine
- p. 57 Perspective du campus Outremont
© Groupe IBI-CHBA | Provencher Roy + Associés Architectes
Perspective du futur Planétarium Rio Tinto Alcan
© Fauteux et associés | Architectes paysagistes
- p. 60 Pont Champlain © iStockphoto
- p. 61 Port de Montréal © Port de Montréal
- p. 62 Projets Le Coteau Vert et Un Toit pour tous © Daniel Herrera Castillo
- p. 63 Enfant luge © Ville de Montréal
- p. 65 Benny farm © Ville de Montréal
Rue des Nations, arrondissement de Saint-Laurent © Ville de Montréal
Rue résidentielle, arrondissement de Saint-Léonard © Ville de Montréal
Façades © Ville de Montréal
Place Simon-Valois, Mercier—Hochelaga-Maisonneuve © Ville de Montréal
- p. 66 Parc Jean-Drapeau / Complexe aquatique © Parc Jean-Drapeau, Caroline Durocher
Rue Saint-Denis, arrondissement de Ville-Marie © Ville de Montréal
Centre communautaire de l'Est, arrondissement de Pierrefonds-Roxboro © Ville de Montréal
- p. 67 Vélo © Ville de Montréal
- p. 68 Parc du Mont-Royal, arrondissement de Ville-Marie © Marc Cramer
Travaux, square Dalhousie © Ville de Montréal
- p. 69 Aménagement du domaine public, ouvrier sur rue © Ville de Montréal
- p. 70 Parc, arrondissement de Lachine © Ville de Montréal
- p. 71 Enfants jouent, arrondissement Montréal-Nord © Ville de Montréal
- p. 72 Piste cyclable du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine © Jonathan Lapalme
- p. 73 Marcheurs © Ville de Montréal
- p. 74 SRB Pie-IX, en cours de réalisation © Agence métropolitaine de transport
- p. 75 Train de balieue © AMT
Nouveaux wagons du métro de Montréal © Société de transport de Montréal
- p. 76 Voies réservées © iStockphoto
- p. 77 Piétons, arrondissement de Ville-Marie © Ville de Montréal
Cyclistes © Ville de Montréal
Bixi © Ville de Montréal
- p. 78 Chantier aqueduc © Ville de Montréal
- p. 80 Quais du Vieux-Port de Montréal et vue panoramique de Montréal © Tourisme Montréal, Stéphan Poulin
- p. 83 Vue de Montréal du Parc Jean-Drapeau © Tourisme Montréal



DEMAIN **MONTRÉAL**

Une production de la Direction de l'urbanisme et du développement économique du Service de la mise en valeur du territoire, en collaboration avec plusieurs directions et services municipaux.



ville.montreal.qc.ca/demainmontreal