



**LE NOUVEAU PLAN D'URBANISME
DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le 23 septembre 2004



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556

Le 23 septembre 2004

Monsieur Gérald Tremblay, maire
Monsieur Frank Zampino, président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique
Le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique sur le nouveau Plan d'urbanisme de Montréal. Le mandat de présider cette consultation avait été confié à M. Jean Paré, qui était assisté de M^{me} Catherine Chauvin et de M. André Beauchamp.

Les séances publiques se sont échelonnées du 17 mai au 29 juin 2004. La consultation publique a attiré plus d'un millier de personnes. Près de 200 citoyens et organismes ont fait part à la commission de leurs opinions, de leurs attentes et de leurs commentaires.

Le Plan est bien accueilli par les participants. Les problématiques qu'il aborde, les perspectives qu'il ouvre et le parti d'aménagement axé sur le développement durable suscitent généralement l'adhésion.

Toutefois, la mise en œuvre du Plan d'urbanisme préoccupe grandement les citoyens. Ainsi, le Plan dépend de politiques et de stratégies dont la plupart sont en cours d'élaboration et font appel à d'autres maîtres d'œuvre que la Ville. La mise en œuvre du Plan nécessitera aussi des ressources financières considérables, dont l'allocation ne pourra se faire qu'à travers des arbitrages politiques. Enfin, l'application du Plan passe par la réglementation d'urbanisme des arrondissements, dont plusieurs comprennent d'anciennes municipalités qui se détacheront de Montréal en janvier 2006.

Les citoyens accordent par ailleurs beaucoup d'importance au bilan annuel que la Ville s'est engagée à produire. Selon la commission, l'examen public annuel de l'état d'avancement du Plan est l'une des clés de sa réussite. Ce bilan devrait reposer sur des indicateurs précis, reflétant les objectifs du Plan, le calendrier de mise en œuvre et les ressources qui y seront allouées.

Manifestement, la mise en œuvre du Plan pose un défi majeur. Ce défi est d'abord celui de l'efficacité dans l'établissement des priorités et l'allocation des ressources. C'est aussi celui de la cohérence entre le parti d'aménagement, les orientations, les objectifs et les actions. Enfin, c'est le défi de la continuité, notamment dans les politiques et les stratégies, la réglementation d'urbanisme, la gestion de la mise en œuvre et le suivi.

Selon la commission, les participants de la consultation publique ont montré leur attachement à Montréal. Au-delà des considérations de découpage politique et administratif, l'avenir du territoire et de la collectivité qui l'habite passe notamment par une politique de l'habitation axée sur les besoins des moins nantis et sur la conservation du stock résidentiel, par la préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et du patrimoine bâti, de même que par la revitalisation intégrée des milieux de vie. De plus, en signifiant leur adhésion au développement durable, les citoyens veulent des objectifs et des engagements précis en vue de réduire l'utilisation de l'automobile et d'augmenter la part du transport collectif et des autres modes de déplacement.

De plus en plus, la ville se transformera en se reconstruisant sur elle-même. L'administration a par conséquent une obligation de fiduciaire envers ceux et celles qui l'habitent aujourd'hui et qui l'habiteront demain. Enfin, les citoyens se veulent des partenaires actifs de l'évolution de leur ville. La participation, la transparence et l'application des principes d'inclusion et d'accessibilité universelle constituent, à cet égard, d'importants paramètres de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

L'Office rendra ce rapport public le mardi 12 octobre 2004, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse plus tôt.

Veuillez croire, Monsieur le Maire, Monsieur le Président du comité exécutif, à mes sentiments les meilleurs.

LE PRÉSIDENT,

(s) *Jean-François Viau*

Jean-François Viau

Table des matières

Introduction	1
1 Le contexte	3
2 Le nouveau Plan d'urbanisme de Montréal	7
3 Les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens	25
4 Les enjeux de la révision du Plan d'urbanisme	45
5 L'analyse de la commission	53
Conclusion	73

Annexes

Annexe 1	Renseignements relatifs à la consultation publique
Annexe 2	Documentation
Annexe 3	Information extraite du Plan d'urbanisme, version préliminaire

Liste des sigles

<i>AAQ</i>	Association des archéologues du Québec
<i>ALVO</i>	Association des locataires du Village Olympique Inc.
<i>AMT</i>	Agence métropolitaine de transport
<i>APBA</i>	Association pour la Protection du Bois Angell
<i>CAPE</i>	Comité d'action de Parc Extension
<i>CCIEIM</i>	Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal
<i>CCIMN</i>	Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord
<i>CCMM</i>	Chambre de commerce du Montréal métropolitain
<i>CGD</i>	Centre de gestion des déplacements de l'Est
<i>CITM</i>	Comité interrégional pour le transport des marchandises
<i>CMM</i>	Communauté métropolitaine de Montréal
<i>CRE-Montréal</i>	Conseil régional de l'environnement de Montréal
<i>CSDM</i>	Commission scolaire de Montréal
<i>CUM</i>	Communauté urbaine de Montréal
<i>CUSM</i>	Centre universitaire de santé McGill
<i>CRDÎM</i>	Conseil régional de développement de l'île de Montréal
<i>DESS</i>	Diplôme d'études supérieures spécialisées
<i>FAAQ</i>	Fédération des astronomes amateurs du Québec
<i>FÉCHIMM</i>	Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain
<i>FRAPRU</i>	Front d'action populaire en réaménagement urbain
<i>GRT</i>	Groupe de ressources techniques
<i>GRUHM</i>	Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
<i>MTQ</i>	Ministère des Transports du Québec
<i>OAQ</i>	Ordre des architectes du Québec
<i>OMISS</i>	Observatoire montréalais des inégalités sociales et de la santé
<i>PAE</i>	Plan d'aménagement d'ensemble
<i>PIIA</i>	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
<i>PPU</i>	Programme particulier d'urbanisme
<i>RAPSIM</i>	Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal
<i>RCLALQ</i>	Regroupement des comités logements et associations de locataires du Québec
<i>RÉSO</i>	Regroupement économique et social du Sud-Ouest
<i>ROPMM</i>	Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain
<i>SDM</i>	Société de développement de Montréal
<i>SLR</i>	Système léger sur rail
<i>STM</i>	Société de transport de Montréal

Introduction

La ville de Montréal doit se doter d'un nouveau plan d'urbanisme avant le 31 décembre 2004. Depuis le regroupement qui a donné naissance, le 1^{er} janvier 2002, à la nouvelle ville, ce sont les plans des anciennes municipalités qui tiennent lieu de plan d'urbanisme. Bon nombre d'entre eux ont été adoptés il y a plusieurs années et n'ont pas été révisés.

À son assemblée du 26 avril 2004, le conseil de la ville a adopté, comme projet de règlement P-04-047, le *Règlement révisant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*. La proposition de Plan d'urbanisme qui y est annexée (désignée par les mots *Plan d'urbanisme* ou *Plan* dans ce rapport) devait faire l'objet d'une consultation publique.

Le conseil a donné à l'Office de consultation publique le mandat de tenir cette consultation, conformément au paragraphe 2 du premier alinéa de l'article 83 de la *Charte de la Ville de Montréal* (L.R.Q., c. C-11.4). L'avis publié le 1^{er} mai 2004 a marqué le début du processus de consultation publique, dont les séances se sont échelonnées du 17 mai au 29 juin.

Le plan du rapport

Ce rapport rend compte des constatations des commissaires, de leur analyse et des conclusions qu'ils en tirent. Il aborde successivement...

- le contexte de la révision du Plan d'urbanisme;
- la proposition de Plan d'urbanisme elle-même;
- les préoccupations, les attentes et les opinions des participants telles qu'elles ressortent de la consultation publique;
- les enjeux de la révision du Plan d'urbanisme;
- l'analyse de la commission avec les conclusions qu'elle en tire.

Remerciements

Destinées d'abord aux citoyens, les séances publiques ont attiré près d'un millier de personnes. Par leurs questions, leurs interventions orales et leurs mémoires, les participants ont soumis à la commission une abondante matière à réflexion. La commission les en remercie.

Par ailleurs, l'équipe professionnelle qui a élaboré le Plan d'urbanisme a relevé le défi de présenter en assemblée publique l'essentiel d'un projet complexe. Ses membres ont répondu avec diligence aux questions des citoyens et aux demandes relayées par la commission. De leur côté, les analystes et le personnel de l'Office de consultation publique ont secondé la commission du début à la fin. À toutes ces personnes, la commission exprime aussi sa reconnaissance.

1 Le contexte

Ce chapitre porte sur le contexte dans lequel le nouveau Plan d'urbanisme a été élaboré. Il décrit d'abord le cadre juridique et institutionnel, prenant en compte l'évolution récente de ce cadre et les aspects particuliers du Plan d'urbanisme de Montréal. Il présente ensuite les grandes lignes du processus menant à l'adoption du Plan et à son entrée en vigueur.

Le cadre juridique et institutionnel

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) prescrit que toute municipalité locale doit se doter d'un plan d'urbanisme. Ce plan s'inscrit lui-même dans un cadre territorial et administratif plus large, la municipalité régionale de comté (MRC) et, jusqu'à récemment, la communauté urbaine pour Montréal et quelques autres grandes agglomérations.

Les MRC (et les communautés urbaines) ont l'obligation d'adopter un schéma d'aménagement et de développement de leur territoire qui, sauf exception, regroupe plusieurs municipalités locales. Les plans d'urbanisme de ces dernières doivent être conformes au schéma.

Le plan d'urbanisme d'une ville n'est pas opposable aux tiers. Le schéma non plus. Autrement dit, ni le plan d'urbanisme ni le schéma ne créent d'obligation pour les citoyens, les entreprises ou les propriétaires fonciers de la municipalité. Par contre, cette dernière doit se doter d'un ensemble de règlements d'urbanisme qui touchent le lotissement, les usages, l'aménagement des terrains et la construction. Ces règlements doivent être conformes au plan d'urbanisme. Ils sont évidemment à caractère obligatoire.

Parmi les instruments d'application du plan d'urbanisme, le plus important est le règlement de zonage. Son entrée en vigueur doit être précédée d'une consultation publique. Il en est de même pour les modifications dont il peut être l'objet de temps à autre. Dans certains cas et à certaines conditions, ces modifications sont susceptibles d'approbation référendaire par les citoyens touchés.

Au moment où il a formé la nouvelle ville de Montréal, le législateur en a aussi modifié le cadre de référence en matière d'aménagement. Il a notamment créé la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dont le territoire couvre, à peu de chose près, la région métropolitaine de recensement de Montréal telle qu'établie en 1996.

La CMM a pour mandat d'élaborer un *schéma métropolitain d'aménagement et de développement*. Ce schéma, qui doit être adopté avant la fin de l'année 2005, remplacera, entre autres, le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal. La CUM a disparu avec la création de la nouvelle ville de Montréal. Son schéma d'aménagement, qui continue de s'appliquer jusqu'à l'entrée en vigueur du schéma de la CMM, relève maintenant de la ville.

Par ailleurs, Montréal se compose de 27 arrondissements qui exercent, entre autres, des compétences en matière d'urbanisme. Le Plan d'urbanisme lui-même relève de la ville. Le pouvoir d'adopter le Plan, de le réviser ou de le modifier appartient au conseil

de la ville. Les règlements d'urbanisme, pour leur part, relèvent des arrondissements. Ce sont les conseils d'arrondissement qui adoptent et qui modifient ces règlements.

Quand la modification d'un règlement de zonage ne déroge pas au Plan d'urbanisme, seul le conseil d'arrondissement intervient. Par contre, si la modification d'un règlement de zonage va au-delà de ce que permet le Plan d'urbanisme, ce dernier doit être modifié, une prérogative qui appartient au conseil de la ville.

Dans tous les cas, la modification d'un règlement de zonage donne lieu à l'émission d'un certificat de conformité de la part du comité exécutif de la ville. Comme son nom le suggère, ce certificat atteste que le règlement de zonage modifié est conforme aux objectifs du Plan d'urbanisme.

Plan d'urbanisme et document complémentaire

La loi qui a créé la nouvelle ville de Montréal donne à celle-ci trois ans pour se doter d'un nouveau plan d'urbanisme. Entre-temps, les plans d'urbanisme des anciennes municipalités et les règlements d'urbanisme qui s'y rattachent constituent le plan et la réglementation d'urbanisme de la nouvelle ville.

Les plans et les règlements d'urbanisme variaient considérablement d'une ancienne ville à une autre. Dans le but de donner à l'ensemble du territoire un dénominateur commun, le législateur a imposé l'adoption d'un document complémentaire à brève échéance. Le conseil de la ville a adopté ce document complémentaire en octobre 2003, après une consultation publique tenue au printemps précédent.

Ce premier document complémentaire énonçait des normes, des critères et des règles que les arrondissements devaient respecter dans leurs règlements. Dans les trois mois de l'entrée en vigueur du document complémentaire, les arrondissements avaient l'obligation d'y rendre leur réglementation conforme.

Le nouveau Plan d'urbanisme de Montréal comprend, lui aussi, un document complémentaire. Compte tenu du partage des compétences entre la Ville et les arrondissements, ce document complémentaire est indispensable à la mise en œuvre cohérente du Plan d'urbanisme.

L'élaboration de la proposition de Plan d'urbanisme

L'élaboration du Plan d'urbanisme a suivi un cheminement en plusieurs étapes. Elle a été précédée d'une série d'études et de la préparation d'un dossier de référence dont le document *Montréal à l'orée du XXI^e siècle, un choix de ville* (document 3.1) constitue l'élément principal. Ce document présente les enjeux, les orientations préliminaires et les défis d'aménagement de la nouvelle ville.

En juin 2002, le Sommet de Montréal a confirmé le parti d'aménagement et les grandes orientations du Plan d'urbanisme. Le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine a poursuivi l'élaboration de la proposition. Il a consulté à cette fin divers services de la Ville. Il a aussi pris les avis du Comité d'architecture et d'urbanisme, du Conseil du patrimoine, de la Société du Havre et d'un comité aviseur composé de personnes venant des milieux de l'aménagement, du développement immobilier et de la consultation publique.

Les arrondissements ont également été mis à contribution. Tant pour les éléments qui concernent l'ensemble du territoire montréalais que pour ceux à caractère plus local, le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine et les Directions de l'aménagement urbain et des services aux entreprises des arrondissements ont travaillé de concert.

L'apport des arrondissements à l'élaboration du Plan d'urbanisme s'est appuyé, dans la plupart des cas, sur une réflexion élargie portant sur les enjeux et les perspectives à l'échelle locale. Plusieurs arrondissements ont associé les citoyens à cette réflexion en tenant des séances publiques.

L'adoption et l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme

La proposition de Plan d'urbanisme dans sa version préliminaire (document 1.2) a été adoptée comme projet de règlement le 26 avril 2004. Elle a ensuite fait l'objet d'une consultation publique dont les résultats aideront l'administration de la ville à mettre au point le Plan, en vue de son adoption avant la fin de l'année 2004. Le Plan devrait entrer en vigueur dans les mois suivants.

Une fois le Plan d'urbanisme en vigueur, les arrondissements auront douze mois pour y rendre leurs règlements d'urbanisme conformes. Par ailleurs, s'ils souhaitent intégrer au Plan d'urbanisme de la ville un chapitre propre à leur territoire, ils pourront demander qu'il soit incorporé comme chapitre d'arrondissement. C'est par voie de modification du Plan d'urbanisme, donc par décision du conseil de la ville, qu'un tel chapitre d'arrondissement serait intégré au Plan.

Le territoire auquel s'applique le Plan d'urbanisme est celui de l'actuelle ville de Montréal. Or, on sait depuis les référendums du 20 juin 2004 que cette dernière verra son territoire changer substantiellement quand quinze des anciennes municipalités de l'île de Montréal seront reconstituées en vertu de la *Loi concernant la consultation des citoyens sur la réorganisation territoriale de certaines municipalités* (L.Q. 2003, c. 14). À moins de changement, la reconstitution des villes prendra effet le 1^{er} janvier 2006. La loi ne dit rien de ce qui arrivera alors au Plan d'urbanisme. Cette question est néanmoins au cœur des préoccupations des citoyens, comme l'a montré la consultation publique.

2 Le nouveau Plan d'urbanisme de Montréal

Ce chapitre présente un résumé du *Plan d'urbanisme de Montréal, Version préliminaire* d'avril 2004 (document 1.2). Ce document tient compte de l'avancement des travaux concernant un ensemble de politiques sectorielles, dont plusieurs devraient être adoptées en 2004. Ces politiques concernent notamment le transport, la culture, le patrimoine, le logement et le développement économique.

Le Plan d'urbanisme, qui comprend trois parties, a été élaboré en tenant compte de l'équilibre à trouver entre le traitement des enjeux montréalais et la mise en valeur des caractéristiques des arrondissements. La première partie présente les éléments pan-montréalais et comprend le parti d'aménagement, les orientations, objectifs et actions qui en découlent, les mesures de mise en œuvre et les secteurs de planification détaillée. La deuxième partie décrit les éléments propres à chacun des arrondissements. La troisième introduit le document complémentaire, qui établit des règles et des critères qui devront être intégrés dans la réglementation d'urbanisme relevant des instances locales.

Le Plan d'urbanisme comprend plusieurs séries de cartes, de planches et de dessins. Les cartes suivantes sont reproduites dans l'annexe 3 de ce rapport : l'affectation du sol, la densité de construction et la localisation des secteurs de planification détaillée.

Le parti d'aménagement

Le parti d'aménagement se décline en sept orientations portant sur les milieux de vie, le transport, le développement du Centre, le développement des secteurs d'emplois, la qualité de l'architecture et du paysage urbain, la valorisation du patrimoine bâti, archéologique et naturel, et la qualité de l'environnement.

La ville de Montréal souscrit aux principes du développement durable et propose pour l'aménagement de son territoire une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale, de préservation de l'environnement et de respect des besoins des générations futures.

La notion de développement durable introduit la nécessité de consolider le territoire en favorisant le développement des secteurs déjà desservis par des infrastructures de transport, d'aqueduc et d'égouts. Elle se traduit aussi par l'objectif d'accorder une plus grande importance au transport collectif, vu comme le mode de transport d'avenir pour Montréal, ainsi qu'à tous les modes de déplacement non motorisés. Elle vise également la protection des espaces naturels et une recherche de qualité en matière d'architecture et d'aménagement urbain.

Dans les secteurs déjà construits, le développement se fera dans la continuité et dans le maintien des caractéristiques existantes, notamment au plan de la forme urbaine et des activités autorisées. Les secteurs encore vacants sont destinés à des fins d'habitation ou de lieux d'emplois. Pour les secteurs sous-utilisés, le Plan prévoit à terme des changements importants tant au niveau du cadre bâti que des usages permis.

Les orientations, les objectifs et les actions énoncés dans le Plan sont présentés sous forme de synthèse au tableau 1.

Tableau 1 Synthèse des orientations, des objectifs et des actions

(d'après le document 1.2, *Plan d'urbanisme de Montréal, Version préliminaire*, avril 2004, Partie I, annexe)

Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

- 1 Améliorer la qualité des milieux de vie existants
 - 1.1 Intervenir de façon intensive et intégrée dans les secteurs à revitaliser
 - 1.2 Aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie
 - 1.3 Favoriser la consolidation des rues, des axes et des centres commerciaux les plus dynamiques
 - 1.4 Améliorer les services à la population par le maintien ou l'implantation des équipements collectifs ou institutionnels locaux dans les milieux de vie
- 2 Favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014
 - 2.1 Stimuler la construction de logements sur les terrains vacants propices à la construction résidentielle
 - 2.2 Soutenir le changement de vocation, à des fins résidentielles, de secteurs et de bâtiments actuellement occupés à des fins autres que l'habitation

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

- 3 Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés
 - 3.1 Faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif
 - 3.2 Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif
 - 3.3 Lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier
 - 3.4 Assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables
 - 3.5 Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement
- 4 Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes
 - 4.1 Améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises

Un Centre prestigieux, convivial et habité

- 5 Accroître sa vocation métropolitaine, nationale et internationale
 - 5.1 Consolider le Centre des affaires
 - 5.2 Renforcer l'attrait commercial du Centre
 - 5.3 Assurer et soutenir la présence des grandes institutions d'enseignement supérieur et de santé au Centre
 - 5.4 Développer le potentiel touristique du Centre
 - 5.5 Accroître le rayonnement culturel du Centre
- 6 Accroître son dynamisme résidentiel
 - 6.1 Assurer la qualité des milieux de vie établis
 - 6.2 Consolider la fonction résidentielle au Centre
 - 6.3 Favoriser l'épanouissement de la fonction résidentielle au Centre
- 7 Renforcer sa cohérence et son caractère d'ensemble
 - 7.1 Assurer une qualité supérieure de l'architecture et des aménagements au Centre
 - 7.2 Développer les terrains non bâtis du Centre
 - 7.3 Encadrer le développement du réseau piéton intérieur
 - 7.4 Raffermer ou améliorer le caractère particulier de certains axes du Centre

Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

- 8 Consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport
 - 8.1 Soutenir l'aménagement de secteurs d'emplois de qualité
 - 8.2 Favoriser la densification et la requalification des «secteurs d'affaires et de commerce»
 - 8.3 Mettre en valeur de nouveaux sites à des fins d'emplois par des interventions structurantes sur le réseau routier
 - 8.4 Régénérer de grands sites désaffectés afin qu'ils accueillent de nouvelles activités économiques

Tableau 1 Synthèse des orientations, des objectifs et des actions (suite)

Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés (suite)

- 9 Diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre afin de soutenir une utilisation plus intensive des infrastructures existantes
 - 9.1 Soutenir la transformation de la structure d'emplois dans le tissu industriel existant
 - 9.2 Convertir, à des fins d'activités mixtes, des espaces industriels en mutation qui offrent des possibilités intéressantes de remaillage avec le tissu résidentiel
- 10 Favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville
 - 10.1 Assurer une intégration harmonieuse des ensembles institutionnels au milieu urbain

Un paysage urbain et une architecture de qualité

- 11 Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain
 - 11.1 Préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain
 - 11.2 Affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain
 - 11.3 Préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal
 - 11.4 Préserver et mettre en valeur le caractère champêtre et les activités agricoles de certains secteurs de l'ouest de la ville
 - 11.5 Préserver les spécificités de la trame urbaine montréalaise
 - 11.6 Marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais
 - 11.7 Mettre en valeur le paysage nocturne de Montréal
- 12 Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu
 - 12.1 Favoriser une production architecturale de qualité et respectueuse du caractère montréalais
- 13 Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics
 - 13.1 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public
 - 13.2 Aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers
- 14 Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain
 - 14.1 Améliorer l'image des corridors routiers montréalais
 - 14.2 Améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain

Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

- 15 Assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique
 - 15.1 Protéger les secteurs d'intérêt patrimonial
 - 15.2 Protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial
 - 15.3 Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique
 - 15.4 Maintenir et accentuer les efforts de sensibilisation et de mise en valeur du patrimoine
- 16 Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel
 - 16.1 Préserver et mettre en valeur les milieux naturels en favorisant leur intégration au développement urbain

Un environnement sain

- 17 Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre
 - 17.1 Favoriser les modes de transport alternatifs à l'automobile
- 18 Assurer une gestion efficace des infrastructures des eaux
 - 18.1 Réhabiliter les réseaux d'infrastructures des eaux
- 19 Favoriser la réhabilitation des sites contaminés
 - 19.1 Soutenir l'acquisition de connaissances en matière de qualité des sols
 - 19.2 Poursuivre la réhabilitation des sites contaminés, avec l'aide financière des gouvernements
 - 19.3 Réhabiliter en priorité les sites contaminés aux abords de certaines stations de métro et gares, ainsi que dans les secteurs à transformer
- 20 Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant
 - 20.1 Régir l'impact des nuisances
- 21 Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes
 - 21.1 Régir les constructions dans les zones de contraintes

Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

Le Plan soumis par la Ville propose d'agir de façon intégrée afin de soutenir des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets. En effet, un milieu résidentiel doit comporter des logements variés, de qualité et en quantité suffisante pour répondre aux diverses catégories de ménages. Il doit également bénéficier d'une gamme de services et d'équipements collectifs tels que des commerces, des écoles, des bibliothèques, des équipements sportifs et de loisirs et des espaces verts. Il doit enfin être bien desservi en transport collectif, offrir un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois et présenter un environnement sain et sécuritaire.

Objectif 1 Améliorer la qualité des milieux de vie existants

Le Plan propose une *Charte des milieux de vie montréalais* qui comprend un ensemble de critères visant à assurer une offre résidentielle équilibrée ainsi qu'à améliorer les conditions d'habitabilité et le cadre de vie. La Ville entend aussi élaborer et mettre en œuvre une *Stratégie de revitalisation urbaine intégrée*. Les secteurs à revitaliser ont été définis à partir de données socio-économiques provenant du recensement de Statistique Canada de 2001. Cette stratégie fera appel à la collaboration de la population, des commissions scolaires, du milieu communautaire, des CLSC et du milieu des affaires. Elle touchera le cadre physique et bâti des secteurs visés ainsi que les services offerts à la population.

Les principales mesures proposées concernent la rénovation et la construction résidentielle, l'aménagement de parcs et de jardins communautaires, l'amélioration de l'aménagement du domaine public et l'amélioration de l'offre en équipements collectifs et en services communautaires.

Objectif 2 Favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements d'ici 2014

Le Plan soutient l'objectif de construire 60 000 à 75 000 logements au cours de la période 2004-2014, ce qui correspond à une part de marché de l'ordre de 40 % à 50 % de la croissance estimée dans la région métropolitaine. Le Plan propose également de promouvoir la diversité et la mixité sociale en développant une stratégie d'inclusion du logement abordable. Cette stratégie visera à ce qu'une proportion de nouveaux logements puissent être accessibles à des clientèles à revenus modestes.

Les projets de construction neuve devront tenir compte des préoccupations de nature environnementale liées aux objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires, à une saine gestion des eaux de ruissellement et à la mise en place de mesures d'atténuation pour les logements situés à proximité de sources de nuisances.

Le changement de vocation de secteurs actuellement occupés à des fins autres que l'habitation sera encouragé lorsque les bâtiments visés sont accessibles par le réseau de transport collectif et situés à proximité de commerces, de services et d'équipements collectifs. Les immeubles à transformer devront être suffisamment éloignés des secteurs de nuisances et ne pas présenter un niveau de contamination au-delà des normes établies pour un usage résidentiel.

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

La Ville a entrepris l'élaboration d'un *Plan de transport* et prévoit l'adopter en 2005. Le Plan de transport soutiendra les orientations du Plan d'urbanisme et inclura le *Plan d'action vélo*, le *Plan de camionnage* et la *Politique de stationnement* qui quantifiera la réduction visée de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre.

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

Sous cet objectif, le Plan aborde le transport collectif, le réseau routier, les voies cyclables et le stationnement.

Le Plan favorise une utilisation optimale des réseaux de transport collectif existants et préconise les interventions desservant les milieux les plus densément peuplés, afin d'offrir un service au plus faible coût possible par passager. Des modes de transport pouvant aisément s'intégrer au milieu bâti, par exemple des autobus articulés ou des taxis circulant dans les voies réservées, seront également considérés.

La Ville préconise l'accès universel aux réseaux de transport collectif par des aménagements facilitant les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle préconise également une intensification et une densification des activités au pourtour des corridors de transport collectif. Les terrains vacants, les stationnements de centres commerciaux et les stationnements incitatifs situés à distance de marche raisonnable des gares et des stations de métro sont notamment visés.

La Ville encourage aussi un usage optimal du transport collectif dans les corridors ferroviaires et sur les ponts pour accéder à Montréal à partir de l'extérieur. Les corridors de transport collectif proposés devront s'intégrer au cadre bâti et contribuer à la revitalisation des secteurs desservis.

La Ville reconnaît l'importance d'investir dans les réseaux de transport collectif et incite les gouvernements à soutenir cette orientation. On estime par exemple que d'ici 2010, des investissements de plus de deux milliards de dollars seront nécessaires pour remplacer les équipements fixes et les voitures du métro ainsi que pour rajeunir la flotte des 1 600 autobus.

Le Plan identifie plusieurs interventions au réseau routier visant à améliorer l'accès aux différents secteurs montréalais, à rehausser l'image des entrées de ville et à désenclaver ou mettre en valeur les secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement important. Afin de créer un environnement sécuritaire et agréable, la Ville entend aussi réaliser des aménagements favorables au déplacement des piétons et des cyclistes, tels des trottoirs continus et suffisamment larges, des aménagements paysagers, des voies cyclables et un mobilier urbain approprié.

La Ville estime que plus de 380 millions de dollars par année, pendant dix ans, sont requis afin de remettre et de maintenir en bon état le réseau routier municipal, les ponts, les tunnels et les autres actifs, comme les pistes cyclables et les feux de circulation.

La Ville prend le parti d'offrir des conditions favorables et sécuritaires pour les déplacements des cyclistes. Pour ce faire, le Plan soutient une urbanisation axée sur des milieux plus denses et préconise un concept permettant d'identifier clairement les parcours afin d'alerter les automobilistes de la présence des cyclistes. Il propose l'aménagement d'aires de stationnement pour vélos près des stations de métro et des gares de train de banlieue. La Ville encourage aussi l'aménagement de stationnements pour vélos aux lieux de travail, à l'intérieur des bâtiments ou à l'abri des intempéries. Idéalement, les cyclistes devraient aussi bénéficier de vestiaires et de douches.

Les conditions de stationnement influencent le choix d'un mode de transport, particulièrement pour les déplacements liés au travail. Au Centre, la majorité des terrains non bâtis sont exploités à des fins de stationnement de surface hors rue. Le Plan propose la construction d'immeubles sur ces sites afin d'accroître la richesse foncière de la ville tout en favorisant la consolidation et l'attractivité du Centre.

Objectif 4 *Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures*

Le Plan de la ville confirme le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises. Il identifie plusieurs secteurs exigeant des interventions majeures en matière de transport et devant faire l'objet d'une planification détaillée.

Le Port de Montréal est en constante recherche de nouvelles aires de manœuvre afin de répondre à la croissance du trafic de conteneurs. L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau possède quant à lui d'importants espaces résiduels suffisant à ses besoins d'expansion. Les compagnies ferroviaires disposent aussi de tout l'espace nécessaire à leurs activités. Dans cet esprit, le Plan confirme l'affectation résidentielle du triage Outremont.

La croissance de l'industrie du transport des marchandises au cours des dernières années s'est traduite, entre autres, par une augmentation importante du nombre de camions circulant sur le réseau routier. L'autoroute Métropolitaine est le seul axe est-ouest permettant des déplacements traversant l'île de Montréal et présente de graves problèmes de congestion. Les autres composantes du réseau autoroutier sont également fortement sollicitées. La congestion le long des grands axes favorise une utilisation plus intensive du réseau routier local, créant par le fait même une pression accrue sur ses coûts d'entretien et de réhabilitation et occasionnant davantage de nuisances dans certains secteurs plus sensibles.

La Ville préconise des interventions à la fois sur le réseau routier municipal et national de manière à consolider les secteurs d'emplois et à régénérer les grands sites sous-utilisés. À cet égard, le Plan propose plusieurs moyens visant à accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs d'emplois générateurs de mouvements de marchandises.

Un Centre prestigieux, convivial et habité

Le Centre de Montréal comprend son cœur historique, avec ses anciens faubourgs, et regroupe l'essentiel des fonctions métropolitaines vers lesquelles convergent les réseaux de transport des personnes et des marchandises.

Objectif 5 *Accroître la vocation métropolitaine, nationale et internationale du Centre*

Le Plan propose de consolider le Centre des affaires. Ce secteur, dont le périmètre est défini dans la charte de la ville, est celui pour lequel le Plan prévoit la plus forte densité de construction à Montréal et son développement fera l'objet d'une planification détaillée.

Le Plan propose de renforcer l'attrait commercial associé aux galeries marchandes et aux commerces du Centre. Il insiste sur le maintien de ses attributs particuliers, comme la diversité des produits et services offerts et la disponibilité de produits spécialisés. Il veut aussi assurer la contribution de la fonction commerciale à l'animation sur rue.

La Ville privilégie le maintien au Centre des institutions d'enseignement supérieur, des centres de recherche, des établissements de santé et des cliniques spécialisées. Leur regroupement favorise la synergie entre les activités institutionnelles et la prestation de services. Il est aussi un facteur d'attraction pour une multitude d'activités connexes.

Le Plan favorise la consolidation des grands équipements culturels et récréatifs au Centre, principal foyer de l'activité touristique et culturelle de Montréal. Aux abords de la Place des Arts, le Quartier des spectacles fera l'objet d'une planification détaillée visant à le doter d'une plus grande cohésion et à le rendre davantage attrayant.

Plusieurs propriétés institutionnelles, notamment celles établies sur les flancs du mont Royal, se situent au sein d'ensembles patrimoniaux de grande valeur. Le Plan souligne que leur croissance représente un défi d'intégration et doit répondre à des considérations d'ordre architectural ou fonctionnel et témoigner d'une préoccupation pour le patrimoine naturel et bâti de même que pour le paysage.

Objectif 6 *Accroître le dynamisme résidentiel du Centre*

Le Centre recèle un potentiel de construction d'environ 15 000 logements. Il possède aussi de nombreux bâtiments pouvant être recyclés à des fins résidentielles. Il présente l'avantage d'un environnement où les rues, les infrastructures d'égout et d'aqueduc et les réseaux de transport collectif sont déjà en place.

Afin de consolider le tissu urbain, la Ville déploiera des efforts marqués pour faciliter le développement immobilier dans plusieurs secteurs à vocation mixte ou résidentielle comme le faubourg Québec, le faubourg Saint-Laurent et le faubourg des Récollets.

Le Plan favorise aussi l'implantation dans le Griffintown d'activités mixtes, incluant l'habitation, afin de contribuer à sa revitalisation. Ce secteur fera l'objet d'une planification détaillée en raison de l'hétérogénéité de son cadre bâti, de son riche patrimoine industriel et de la présence d'importantes infrastructures de transport.

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

Le Plan énonce plusieurs moyens pour assurer une qualité supérieure de l'architecture et des aménagements au Centre, dont l'environnement bâti est très hétérogène et riche en éléments significatifs.

Le Plan préconise le développement des terrains non bâtis qui ponctuent le territoire du Centre, dont plusieurs sont exploités comme stationnements de surface. Pour réduire les superficies de stationnement extérieur hors rue, le Plan favorise l'aménagement de stationnements souterrains, la conversion de certaines aires de stationnement en lieux publics et la réduction du nombre de cases exigé pour les projets immobiliers non résidentiels situés près des stations de métro.

Le réseau piéton intérieur a peu d'impact sur le cadre urbain mais pose des difficultés d'accès et d'orientation pour certaines personnes. Il fera l'objet d'une planification détaillée afin d'encadrer son expansion éventuelle en tenant compte des répercussions sur l'activité commerciale et le développement des terrains en surface.

La Ville entend rehausser la qualité d'aménagement du Centre en concentrant ses efforts sur les axes principaux. Ces axes ont pour la plupart été conçus en fonction de préoccupations relatives à la circulation routière et plusieurs noyaux d'activités demeurent isolés faute de liens sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. La Ville participe aussi à une démarche de concertation pour la mise en valeur du boulevard Saint-Laurent, désigné lieu historique national par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada en 1996.

Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

Le Plan propose sept types de secteurs d'emplois : le *Centre des affaires*, les *secteurs d'affaires et de commerce*, les *secteurs d'emplois institutionnels*, les *secteurs d'entreprises*, les *secteurs d'emplois diversifiés*, les *secteurs industriels* et les *secteurs industriels extensifs*. Ces secteurs d'emplois ne sont pas propices à accueillir de l'habitation. Ils sont greffés aux grandes infrastructures routières, ferroviaires et portuaires et sont largement voués à des activités à caractère industriel. Le Plan prévoit une mixité d'activités d'emplois et d'habitation uniquement dans le Centre des affaires, dans les secteurs d'affaires et de commerce ainsi que sur les axes commerciaux, dans les anciens secteurs industriels et près des sites desservis par transport collectif.

Objectif 8 Consolider les secteurs d'emplois

La Ville entend appuyer la transformation de vastes sites industriels désaffectés. Plusieurs d'entre eux comprennent des terrains contaminés et sont enclavés ou peu accessibles. Le Plan prévoit des travaux sur le réseau routier afin de remédier aux problèmes de discontinuité du réseau artériel et d'augmenter le nombre de sites voués à des activités économiques.

Le Plan préconise aussi la requalification des secteurs d'affaires et de commerce qui offrent, à divers degrés, des possibilités d'intensifier les activités et d'améliorer la qualité du paysage urbain. Certains sites offrent aussi la possibilité d'introduire de l'habitation.

Objectif 9 ***Diversifier les activités dans la couronne du Centre***

Les secteurs d'emplois de la couronne du Centre sont très diversifiés. Le déclin de l'activité manufacturière traditionnelle a entraîné une diminution du nombre d'industries, contribuant souvent par le fait même à l'assainissement de l'environnement résidentiel. Ce déclin a toutefois laissé des terrains vacants et des bâtiments sous-utilisés.

Le Plan soutient la conversion de ces sites afin de reconstruire la ville sur elle-même dans une perspective de développement durable. Il prévoit l'adaptation de ces espaces en élargissant la gamme d'activités permises et en favorisant une certaine densification. Il encourage la transformation de certains secteurs en y introduisant aussi de l'habitation.

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

La Ville privilégie le maintien des grandes institutions au sein des milieux où elles sont établies, notamment au Centre de Montréal. Leur développement contribue au renforcement des activités d'emplois et soutient une utilisation plus intensive des infrastructures existantes, dont celles de transport collectif.

Plusieurs grandes institutions sont situées dans des secteurs urbanisés et sensibles. La Ville entend favoriser une planification d'ensemble en amont de la mise en œuvre de projets de construction par la conclusion d'accords de développement qui prévoient des balises d'aménagement appropriées. D'ici l'établissement de tels accords, la gestion courante des équipements et des installations de ces institutions sera encadrée par la réglementation d'urbanisme en vigueur.

Un paysage urbain et une architecture de qualité

La recherche d'un environnement de qualité constitue une orientation fondamentale du Plan d'urbanisme, qui soutient le développement de l'excellence et de la créativité en matière d'aménagement et d'architecture afin de rehausser l'image de la ville.

Objectif 11 ***Mettre en valeur les éléments identitaires du paysage urbain***

Le Plan souhaite préserver et mettre en valeur les éléments identitaires du paysage montréalais. Ils incluent plusieurs attributs géographiques, naturels et visuels.

L'attribution par le gouvernement du Québec du statut d'arrondissement historique et naturel au mont Royal ouvre la voie à une protection renouvelée du patrimoine historique, paysager et naturel de la montagne. Au-delà des limites de cette aire protégée, les institutions et les secteurs résidentiels limitrophes représentent une richesse collective qui doit aussi être préservée et mise en valeur.

Les moyens proposés pour préserver le caractère du mont Royal comprennent des limites de hauteur des bâtiments, des mesures de protection des vues vers et à partir de la montagne ainsi que l'actualisation du plan de mise en valeur du mont Royal.

Le Plan affirme l'importance historique du chemin de ceinture de l'île de Montréal, de l'île Bizard et de l'île des Sœurs. Il favorise la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères qui contribuent aux différents caractères du

parcours, tels les noyaux villageois, les percées visuelles et les panoramas, les milieux naturels, les espaces verts en rive et le réseau cyclable.

Le Plan propose d'encadrer l'implantation et la hauteur des constructions, le choix du mobilier urbain, l'enfouissement des fils aériens dans les secteurs de valeur patrimoniale ou paysagère, l'aménagement de lieux d'observation et l'installation d'équipements nautiques. Il propose aussi un programme d'acquisition de propriétés privées en rive en vue de leur conversion à des fins de parc ou de naturalisation.

La forêt urbaine de Montréal est actuellement aux prises avec divers problèmes touchant son renouvellement et son développement. Les essences d'arbres sont peu diversifiées sur le territoire de la ville, ce qui entraîne une plus grande vulnérabilité aux maladies, et certains secteurs comprennent principalement des arbres matures dont la pérennité est menacée.

Par la mise en oeuvre de la *Politique de l'arbre*, la Ville entend harmoniser les mesures de protection et de plantation des arbres et favoriser le verdissement des secteurs résidentiels et du domaine public. Avec le projet de *Réseau des grands parcs*, la Ville entend renforcer la contribution des parcs-nature, des parcs métropolitains et des grands parcs urbains à la qualité des milieux de vie montréalais. Le Plan confirme par ailleurs l'importance de protéger les espaces verts correspondant à certains golfs et aux grands cimetières du territoire montréalais.

Le Plan maintient les limites de la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec. Cette zone, située dans l'Ouest de l'île, représente près de 2 000 hectares de terrains, soit 4 % de l'ensemble du territoire montréalais.

Afin de créer un cadre propice au développement des activités agricoles et au contrôle des usages non agricoles, le Plan propose de réaliser une étude sur le potentiel agricole montréalais, de mettre en valeur le pôle éco-agro-récréotouristique de l'Ouest de l'île, d'aménager le parc agricole du Bois-de-la-Roche et d'élaborer un plan stratégique de mise en valeur des activités agricoles.

Le Plan d'urbanisme souligne l'importance de préserver certains éléments particuliers du tissu urbain, comme les tracés fondateurs épousant les caractéristiques physiques du territoire et les grilles de rues particulières de quartiers anciens ou plus récents. Il propose de faire respecter l'orientation et la structure des rues, la forme des îlots et les caractéristiques du cadre bâti dans les projets de construction et l'aménagement du domaine public. Ces interventions devront aussi concilier les orientations valorisant les déplacements piétonniers et l'utilisation du transport collectif.

Le Plan reconnaît l'importance d'aménager l'ensemble des accès de la ville afin d'affirmer la personnalité de Montréal. Il propose un aménagement soigné du domaine public ainsi que des mesures de contrôle règlementaire permettant d'assurer la qualité du traitement des bâtiments, la visibilité des panoramas et l'intégration des enseignes commerciales.

Le Plan propose une planification intégrée de l'utilisation de la lumière dans la ville, afin de mieux conjuguer les préoccupations d'ordre fonctionnel, sécuritaire et esthétique associées à l'éclairage urbain, tout en assurant la qualité des milieux de vie et une consommation énergétique plus frugale. Il suggère de mettre en oeuvre un plan lumière

pour Montréal et d'élaborer un guide d'éclairage urbain proposant des principes généraux, des critères de design et des normes minimales d'éclairage.

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

La Ville propose d'appuyer le travail des comités consultatifs d'urbanisme et de recourir au Comité d'architecture et d'urbanisme pour la révision de projets susceptibles de marquer le paysage montréalais, notamment au Centre. Le Plan met de l'avant plusieurs mécanismes permettant d'assurer une production architecturale de qualité et propose un cadre de contrôle réglementaire pour la révision des projets commerciaux de moyenne et de grande surface ainsi que pour l'installation des enseignes, des panneaux-réclames, des antennes et des équipements mécaniques.

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

Afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons, le Plan propose l'élaboration d'un guide identifiant les paramètres de circulation et d'aménagement de certaines rues et intersections, en concertation avec les services municipaux et les occupants du domaine public, comme la Société de transport de Montréal (STM), Bell, Postes Canada, etc. Il propose aussi d'élaborer un programme de création et de réaménagement de places publiques, des lignes directrices en design urbain ainsi qu'une politique de concours d'aménagement et d'art public. Il préconise d'établir des priorités pour poursuivre la mise en œuvre du *Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux* qui relève de la Commission des services électriques de la Ville de Montréal. Il soutient aussi l'élaboration d'un règlement obligeant la distribution électrique et câblée souterraine dans les secteurs nouvellement urbanisés.

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

Le Plan propose de régir les constructions en bordure des grands corridors de circulation de manière à en contrôler la qualité et l'intégration architecturale. Il suggère de mettre en valeur le couvert végétal et d'accroître la plantation d'arbres aux abords des grands axes routiers. Il porte une attention particulière aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des stations intermodales afin d'assurer que leur aménagement favorise l'utilisation du transport collectif.

Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

Le Plan d'urbanisme reconnaît la valeur des éléments significatifs du patrimoine qui reflètent l'histoire et la culture montréalaises. Il propose de conserver et de mettre en valeur le patrimoine bâti, archéologique et naturel.

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

La ville recèle un nombre important d'immeubles et de secteurs bénéficiant d'une protection ou d'une reconnaissance officielle. En plus de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, créés par le gouvernement du Québec, ainsi que de plusieurs sites bénéficiant d'une

reconnaissance de la part du gouvernement du Canada, la ville de Montréal compte sept sites du patrimoine qu'elle a créés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* (L.R.Q., c. B-4). Le Plan propose d'évaluer la pertinence d'en constituer de nouveaux et identifie à cet égard 19 sites potentiels.

Le patrimoine montréalais comprend également des immeubles et des secteurs de production plus récente, relevant du patrimoine moderne ou industriel, de même que des éléments plus ponctuels tels que les œuvres d'art.

Le Plan propose de protéger les secteurs d'intérêt patrimonial par un contrôle serré des travaux de construction, de rénovation et de démolition ainsi qu'à l'aide de mesures réglementaires visant à en préserver le caractère d'ensemble. Il propose d'évaluer le potentiel de mise en valeur des ensembles industriels d'intérêt. Il propose également de réaliser la planification détaillée du mont Royal en vue d'assurer la conservation et la mise en valeur de son patrimoine bâti, institutionnel, naturel, paysager et archéologique.

Le Plan identifie les bâtiments d'intérêt patrimonial qui feront l'objet de mesures réglementaires visant à assurer leur intégrité architecturale de même qu'à prévenir leur dégradation ou leur démolition. Certains immeubles pourront faire l'objet d'une reconnaissance officielle par la ville ou par le gouvernement du Québec.

Le Plan propose d'encadrer le changement de vocation de grandes propriétés institutionnelles d'intérêt patrimonial à l'aide par exemple de plans d'aménagement d'ensemble (PAE), de plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou de programmes particuliers d'urbanisme (PPU). Le Plan propose aussi l'élaboration d'un programme visant à encadrer et soutenir la conversion à de nouveaux usages des lieux de culte désaffectés ou en voie de désaffectation.

Le Plan propose l'examen du potentiel archéologique et la protection des vestiges lors de travaux d'excavation réalisés dans les grands ensembles à statut protégé, dans les sites archéologiques recensés et dans les secteurs à fort potentiel archéologique.

Le Plan préconise aussi l'élaboration de mécanismes d'information et de coordination permettant d'identifier les secteurs susceptibles de receler des vestiges archéologiques, afin de partager les coûts afférents aux études de caractérisation avec les promoteurs et les propriétaires des sites visés.

Enfin, la Ville entend accentuer les efforts consentis jusqu'à ce jour en matière de sensibilisation et de mise en valeur du patrimoine montréalais. Le Plan propose de mettre en œuvre la *Politique du patrimoine* et d'accroître les efforts de sensibilisation notamment par la diffusion de guides techniques, par la tenue d'ateliers, par l'attribution de prix ainsi que par la poursuite d'événements médiatiques.

Objectif 16 *Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel*

La Ville entend préserver les milieux naturels d'intérêt en favorisant leur intégration au développement urbain. Elle préconise une approche visant une conciliation des bénéfices environnementaux, sociaux et économiques découlant de leur mise en valeur. À cet égard, le Plan soutient la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* et reconnaît les dix écoterritoires ainsi que les objectifs de conservation et d'aménagement qui s'y rattachent.

Le Plan prévoit aussi l'aménagement de corridors à caractère écologique et récréatif à partir des milieux naturels existants, de même que l'aménagement du parc agricole du Bois-de-la-Roche et des parcs-nature du Bois-de-Saraguay et d'Anjou.

Le Plan propose de poursuivre les efforts de naturalisation des rives en vue de réduire les problèmes d'érosion, d'assainir les eaux de ruissellement et de rétablir les écosystèmes. Il suggère d'établir la valeur écologique des rives, des milieux humides et des milieux hydriques afin d'élaborer des mesures de protection adéquates. Il propose de protéger ou de créer des percées visuelles sur les rives, les cours d'eau et les îles.

Un environnement sain

La Ville compte adopter un *Plan stratégique de développement durable* reposant en particulier sur l'état de l'environnement urbain. Dans ce contexte, le Plan d'urbanisme établit une étroite relation entre la forme urbaine, le mode d'occupation du sol, le transport des personnes et la qualité de l'environnement.

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

La Ville entend favoriser l'utilisation de modes de transport collectifs, de manière à réduire l'utilisation des véhicules motorisés qui demeurent une source importante d'émission de polluants atmosphériques. La Ville préconise par ailleurs que les sources industrielles respectent les critères les plus élevés en assainissement de l'air.

Le Plan propose d'établir de nouvelles dessertes en transport collectif, de favoriser une forme urbaine plus compacte, d'encourager la mixité des fonctions, de densifier les abords de certaines stations de transport collectif, de réduire l'offre de stationnement et d'aménager de nouvelles voies cyclables desservant les principaux secteurs d'activités.

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

La Ville a rendu publique, en 2003, la *Politique de gestion de l'eau* dont les principales mesures visent à réhabiliter les infrastructures et à restructurer les services de l'eau et leur financement. Dans le cadre de cette politique, le Plan propose de réaliser les travaux de mise aux normes des usines de production d'eau potable et de mise à niveau de la station d'épuration des eaux usées.

Le Plan prévoit aussi réhabiliter, d'ici 2022, quelque 3 000 kilomètres du réseau de distribution d'eau potable, qui en totalise 5 000. Il suggère plusieurs améliorations aux réseaux d'égouts pluviaux et sanitaires, telles la création de bassins de rétention, la correction des mauvais raccordements, la réduction des rejets industriels problématiques et la désinfection des eaux usées à la station d'épuration.

Objectif 19 Favoriser la réhabilitation des sites contaminés

La Ville soutient la consolidation du territoire urbanisé par la construction sur les terrains vacants et par la réhabilitation d'anciens sites industriels. L'aide financière accordée par le gouvernement du Québec dans le cadre du programme Revi-Sols a permis de rembourser environ la moitié des coûts de réhabilitation de terrains contaminés défrayés par les promoteurs privés et par la ville dans le cadre de projets immobiliers. La Ville considère que la contribution financière des gouvernements est primordiale.

Pour la gestion des sols contaminés, le Plan favorise l'approche d'analyse de risques et soutient le développement de techniques permettant de réduire la quantité de sols à transporter hors site. La Ville entend aussi favoriser la constitution d'une banque de données des sites contaminés ou possiblement contaminés.

Objectif 20 Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines

Le Plan propose plusieurs moyens afin d'atténuer les nuisances en milieu résidentiel et d'éviter la création de nouvelles situations conflictuelles, comme l'aménagement de zones tampons, d'écrans sonores ou de murs antibruit, la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation sur les rues locales et la localisation d'activités sources de nuisances à l'intérieur des secteurs à caractère industriel.

Par ailleurs, la ville de Montréal devra entreprendre l'élaboration du *Plan directeur de gestion des matières résiduelles* sur son territoire en conformité avec le plan métropolitain élaboré par la CMM. Ce plan directeur déterminera entre autres les besoins en nouvelles infrastructures, telles que les écocentres, les centres de transbordement, les centres de compostage, les centres de récupération et les lieux d'enfouissement.

Objectif 21 Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes

Le Plan d'urbanisme tient compte de contraintes liées à l'occupation du sol dans la zone aéroportuaire, les zones inondables, les zones de forte pente, les carrières et les corridors de lignes de transport d'énergie.

La Ville reconnaît le règlement de zonage fédéral de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, dont la mise à jour est prévue en 2006 et qui impose, entre autres, des restrictions de hauteur des bâtiments. La Ville propose aussi de créer un comité de suivi de la mise en œuvre du *Plan directeur de l'Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023*. La Ville favorise par ailleurs une insonorisation adéquate des nouveaux bâtiments résidentiels localisés à proximité de l'Aéroport.

Les mesures et les normes de la *Politique des rives, du littoral et des plaines inondables* du gouvernement du Québec pourront être intégrées au schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM. Conséquemment, les règlements d'urbanisme devront être conformes aux normes énoncées dans le document complémentaire de ce schéma.

Par ailleurs, la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* établira la valeur écologique de l'ensemble des rives et des milieux humides et hydriques du territoire afin d'établir les priorités d'intervention et les différentes mesures de protection et de mise en valeur. Certaines de ces mesures pourront être intégrées au document complémentaire du schéma de la CMM.

La falaise Saint-Jacques est une zone de forte pente où aucune construction ni aucun ouvrage ne sont permis. Elle constitue l'un des dix écoterritoires identifiés au Plan. Pour contrer l'érosion de la falaise, la Ville assurera le maintien du couvert végétal existant.

Les lignes aériennes de transport d'énergie sont une contrainte à l'occupation du sol. La présence de bâtiments ou de piscines est par exemple interdite dans toutes les emprises de lignes. De façon générale, les emprises de lignes de 315 kV et moins

peuvent être utilisées pour le jardinage et l'horticulture. Certains usages récréatifs, comme les pistes cyclables et les sentiers piétonniers, peuvent être envisagés. En collaboration avec Hydro-Québec, la Ville évaluera la possibilité d'enfouir certaines de ces lignes de transport d'énergie.

Le territoire montréalais comprend six carrières qui font l'objet de mesures d'atténuation des nuisances et de gestion environnementale. Une seule, la carrière Lafarge, est encore en exploitation. Les autres sont maintenant utilisées à d'autres fins et le Plan confirme leur usage actuel.

La Ville a mis fin en 1994 aux activités d'enfouissement dans l'ancienne carrière Miron, à Saint-Michel, et créé le Complexe environnemental de Saint-Michel. Ce complexe est axé sur trois fonctions majeures : le siège social et les installations du Cirque du Soleil et de la Cité des arts du cirque, un laboratoire de recherche appliquée dans le domaine de la réhabilitation environnementale et un grand parc urbain.

Les moyens de mise en oeuvre

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

Les paramètres réglementaires

L'encadrement réglementaire retenu par le Plan ne nécessite pas une révision majeure de la réglementation d'urbanisme des arrondissements. Le territoire de la ville étant largement construit, le Plan prescrit des paramètres d'affectation du sol et de densité de construction relativement larges pour les secteurs établis dont on souhaite préserver le caractère. L'application des paramètres réglementaires est plus précise dans les portions du territoire appelées à se construire ou à se transformer ainsi que dans les secteurs où le Plan vise une intensification des activités.

Les paramètres réglementaires prévus au Plan pour l'ensemble du territoire montréalais comprennent l'affectation du sol et la densité de construction. Ces paramètres sont décrits et reproduits sous forme cartographique à l'annexe 3 de ce rapport.

La Ville souhaite par ailleurs faire amender la législation de manière à ce que la modification d'un règlement d'urbanisme aux limites d'un arrondissement soit régie par une procédure particulière de consultation publique. Une telle mesure favoriserait l'équilibre, la complémentarité et la collaboration entre les arrondissements.

Le Plan d'urbanisme définit huit catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux distincts : *secteur résidentiel*, *secteur mixte*, *secteur d'emplois* et *secteur rural*. Les quatre autres sont à caractère exclusif et s'appliquent à des aires réservées à des activités particulières : *infrastructure publique*, *grande emprise de transport*, *grand équipement institutionnel* et *grand parc*, *parc riverain* et *grand cimetière*.

Ces catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux et ne présentent pas un fort caractère normatif. Elles favorisent la mixité et regroupent une variété

d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précisera la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements. Cette approche permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives.

Les paramètres de densité présentés dans la Partie I du Plan d'urbanisme traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité pour chacun des secteurs à construire ou à transformer. Dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

La Partie II du Plan présente, pour chacun des arrondissements, une carte plus précise de la densité de construction accompagnée de paramètres s'appliquant à chaque secteur. Certaines constructions existantes lors de l'adoption du Plan et dont les caractéristiques ne concordent pas avec les paramètres énoncés pourront être reconnues et confirmées dans le règlement de zonage.

La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes

Plusieurs projets prévus dans le Plan touchent les infrastructures de transport collectif et de transport routier. D'autres visent à améliorer l'environnement urbain, comme la protection et la mise en valeur des dix écoterritoires. La Ville entend assurer un arrimage entre les projets préconisés dans le Plan et l'élaboration annuelle du programme triennal d'immobilisations. Les priorités seront déterminées en fonction de la pérennité des infrastructures et de la consolidation du tissu urbain, avec l'accroissement conséquent de l'assiette fiscale.

Afin d'atteindre certains objectifs du Plan, de nouveaux programmes d'assistance financière sont à prévoir. Leur application sera modulée en fonction des caractéristiques de chacun des arrondissements, qui pourront aussi choisir d'en créer en fonction de leurs besoins spécifiques.

Les partenaires de la mise en œuvre

La Ville entend assurer le leadership de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme, en collaboration étroite avec divers partenaires publics, privés et associatifs, et avec la participation de l'ensemble des citoyens. Plusieurs partenariats ont d'ailleurs été conclus au cours des dernières années de façon à faciliter la réalisation de projets structurants. On peut citer les organismes créés pour la requalification du Quartier international de Montréal, l'aménagement du Havre de Montréal ainsi que celui du Quartier des spectacles.

La Ville compte poursuivre la collaboration depuis longtemps établie avec les gouvernements du Québec et du Canada. Elle collaborera avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour la réalisation des projets de transport collectif, et avec la CMM pour l'élaboration et la mise en œuvre du schéma métropolitain d'aménagement et de développement et du plan métropolitain de gestion des matières résiduelles.

Les institutions comptent également parmi les partenaires de la ville. Des accords de développement ont déjà été convenus avec certaines d'entre elles quant à leur développement immobilier. Parallèlement, le milieu associatif, les promoteurs immobiliers, les entrepreneurs en construction, les organismes et les groupes communautaires pourront contribuer à l'élaboration des politiques ou à la mise en

œuvre de programmes dans les domaines de l'économie, de l'habitation, du patrimoine, de l'environnement, de la culture ou du développement social.

La Ville soutient l'amélioration de la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme. En plus du processus d'audience publique, la Ville entend explorer des procédures axées sur la médiation ou la recherche de consensus, l'information, la concertation, la collaboration ou la résolution de conflits.

Les secteurs de planification détaillée

Certains secteurs du territoire présentent une problématique d'aménagement complexe dont les enjeux touchent l'ensemble de la ville ou concernent plusieurs arrondissements. La carte des secteurs de planification détaillée apparaît à l'annexe 3. Il s'agit dans plusieurs cas de secteurs à transformer, à construire ou encore à protéger et à mettre en valeur, comme le mont Royal. Afin d'encadrer le processus de planification détaillée, le Plan présente pour chacun des secteurs visés des orientations générales, un court énoncé de problématique et des balises d'aménagement. La Ville entend réaliser une planification détaillée pour ces secteurs dans les trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

Les documents d'arrondissement

Pour chacun des arrondissements, le Plan d'urbanisme présente une synthèse des orientations pan-montréalaises applicables, une carte d'affectation du sol et une carte de densité de construction accompagnées de fiches descriptives énonçant les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Les documents d'arrondissement comprennent également une carte des parcs et espaces verts, une carte des secteurs d'intérêt patrimonial ainsi qu'une liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural situés hors des secteurs de valeur exceptionnelle.

Le document complémentaire

L'inclusion d'un document complémentaire dans le Plan d'urbanisme est requise par la charte de la ville et découle des particularités du contexte montréalais, où les compétences en matière d'urbanisme sont partagées entre la Ville et ses arrondissements.

Le document complémentaire vise à assurer la cohérence du développement urbain à l'échelle de la ville. Pour ce faire, il traduit certains éléments du Plan sous forme de règles et de critères qui constituent des balises minimales que les arrondissements devront intégrer dans leur réglementation d'urbanisme. Une part importante des règles et critères énoncés dans le premier document complémentaire, adopté en octobre 2003, est reconduite dans le nouveau document complémentaire.

Le paysage urbain

Le document complémentaire définit des modalités d'encadrement réglementaire pour certaines composantes paysagères. Il énonce des règles et des critères visant à maintenir l'existence de deux massifs distincts, celui de la montagne et celui des immeubles du Centre des affaires, de même que certaines vues. Il encadre certains éléments participant à la qualité des milieux, tels les arbres, ou encore pouvant y nuire

comme les panneaux-réclames, les antennes, les équipements mécaniques et les constructions générant des conditions défavorables de vent et d'ensoleillement. Il encadre l'implantation d'ensembles commerciaux de moyenne et de grande surface afin d'en assurer la qualité architecturale et l'insertion urbaine. Il établit des exigences relatives à la sécurité et à l'accessibilité des bâtiments et des aménagements extérieurs.

Le document complémentaire définit aussi des règles et des critères pour plusieurs milieux particuliers comme le mont Royal, les secteurs patrimoniaux, le parcours riverain, les écoterritoires, les entrées de la ville et les territoires d'intérêt archéologique.

Les fonctions urbaines

Le document complémentaire définit des modalités d'encadrement réglementaire pour instaurer des liens étroits et fonctionnels entre les usages qui se complètent ainsi que pour limiter et encadrer les situations où la cohabitation des usages est plus difficile. Diverses fonctions urbaines sont touchées par les règles et les critères qui seront élaborés.

Les prescriptions viseront à consolider la fonction commerciale du Centre. La présence de certaines activités et l'implantation des commerces de moyenne ou grande surface seront également encadrées.

Les règles et les critères visent également à limiter les conflits d'interface entre l'habitation et les usages qui lui sont incompatibles. Elles portent aussi sur l'atténuation des nuisances dues à la présence d'infrastructures majeures. Elles encadreront aussi les interventions courantes dans les propriétés institutionnelles qui n'auront pas fait l'objet d'un accord de développement.

Enfin, des règles et des critères s'appliqueront aux places de stationnement pour les vélos, à la sécurité dans les stationnements intérieurs et au nombre de places de stationnement au Centre.

Les interfaces aux limites d'arrondissements

Des règles et des critères seront élaborés pour assurer la compatibilité des projets aux limites d'arrondissements et pour tenir compte notamment des dispositions sur les nuisances, des dispositions sur le contingentement d'usages de même nature et des impacts sur l'ensoleillement d'un terrain utilisé ou affecté à des fins d'habitation.

3 Les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens

La ville de Montréal a invité les citoyens à participer à la consultation sur le Plan d'urbanisme par avis public et fait distribuer un dépliant intitulé *Montréal au premier plan, un grand projet pour la nouvelle ville* dans tous les domiciles montréalais.

La consultation publique s'est tenue en deux temps. Les dix séances d'information tenues du 17 mai au 16 juin ont été suivies de quatre séances d'audition et de dépôt de mémoires entre le 21 et le 29 juin 2004.

Ce chapitre dresse le bilan de la consultation publique. Il rend ensuite compte des préoccupations et des commentaires dont les participants ont fait part à la commission. Les interventions ont été regroupées par thèmes :

- le transport des personnes et biens;
- l'habitation;
- le patrimoine bâti;
- le patrimoine naturel, les écoterritoires et les espaces riverains;
- les parcs et les espaces verts;
- la qualité de l'environnement urbain;
- la planification détaillée;
- l'instrumentation, la mise en œuvre et le suivi du Plan.

Bilan de la consultation

Au terme de la consultation, 108 citoyens et organismes s'étaient prévalus des périodes de questions. Des 123 mémoires déposés auprès de la commission, 82 ont été présentés par leurs auteurs ou par les représentants d'organismes et 41 ont été déposés hors séance sans présentation. De plus, des commentaires et opinions ont été transmis à la commission par près de 50 autres citoyens par la poste, et par courriel, téléphone et télécopieur. Deux citoyens ont émis des opinions orales sans déposer de mémoire écrit. L'annexe 1 contient les renseignements relatifs à la consultation publique.

La documentation préparée par les services de la ville a été mise à la disposition du public pour consultation dans les bureaux des arrondissements et dans d'autres lieux. Elle était également disponible dans les salles d'audience et sur le site Web de l'Office de consultation publique. Elle s'est enrichie, tout au long de l'audience, des documents additionnels préparés par les services de la ville à la suite des séances d'information de la première partie. Elle comprend les mémoires déposés par les citoyens et les organismes ainsi que les transcriptions de toutes les séances publiques. La liste complète des documents apparaît en annexe 2.

Le transport des personnes et des biens

Le transport est une des préoccupations majeures dont a été saisie la commission. De nombreuses interventions portent sur la réduction de l'utilisation de l'automobile et sur le recours à des modes de déplacement de rechange.

La STM et l'AMT appuient l'ensemble des actions du Plan en matière de transport et offrent leur soutien à leur mise en œuvre. La STM et l'AMT invitent la Ville à s'assurer de la cohérence des objectifs du Plan d'urbanisme avec ceux du *Plan de transport* et de la *Politique de gestion de la circulation* à venir. Pour plusieurs, le Plan d'urbanisme ne peut définir d'orientations pour l'affectation des sols sans établir d'orientations claires en matière de circulation.

La qualité de l'air et le contrôle de la circulation automobile

En ce qui a trait à la qualité de l'air en milieu urbain et à la pollution due à la circulation automobile, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) considère que « favoriser le transport en commun tel que proposé dans le plan ne sera pas suffisant pour modifier les tendances actuelles en matière de transport et d'aménagement » et convaincre les usagers de moins utiliser l'automobile privée (mémoire, document 11.10, p. 5).

Selon l'AMT, « pour satisfaire aux objectifs du protocole de Kyoto, des augmentations annuelles de 5 % de l'achalandage du transport collectif et de 3 % des déplacements non motorisés seraient requises, combinées à une réduction annuelle de 2 % des déplacements en automobile » (mémoire, document 12.7, p. 3).

Plusieurs organismes, principalement à vocation environnementale mais pas exclusivement, se rallient à ce constat et demandent à la Ville d'élaborer des objectifs quantifiables de réduction de l'utilisation de l'automobile afin de diminuer l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Le CRE-Montréal demande à la Ville de préciser l'objectif du Plan visant la modération de la circulation de transit dans les quartiers résidentiels et d'identifier clairement les quartiers et les artères devant faire l'objet de mesures d'apaisement (mémoire, document 11.10).

Équiterre propose de prévoir des mesures d'apaisement de la circulation pour les nouvelles rues et à l'occasion de la réfection des voies locales. Elle suggère d'appliquer de telles mesures dans les secteurs adjacents aux écoles, aux hôpitaux, aux stations de métro et aux gares de trains de banlieue (mémoire, document 11.3). La sécurité des déplacements des enfants entre l'école et le domicile préoccupe la Commission scolaire de Montréal (CSDM) qui propose la mise en place de corridors de sécurité aux abords des écoles (mémoire, document 11.2).

Le transport collectif et les autres modes de déplacement

Équiterre met de l'avant le concept du « cocktail transport » qui illustre le mode de déplacement d'un grand nombre de Montréalais. Les personnes qui ne possèdent pas de voiture utilisent d'autres modes de déplacement comme la marche, le vélo, le transport en commun. Elles utilisent aussi l'automobile en prenant des taxis, en pratiquant l'autopartage ou en louant occasionnellement des voitures (mémoire,

document 11.3). Selon Transport 2000, le Plan aurait pu approfondir l'analyse des facteurs de mobilité et d'accessibilité en matière de transport (mémoire, document 12.10).

La Direction de santé publique de Montréal met en lumière la nécessité de développer en priorité le transport collectif en considérant de nouvelles mesures (mémoire, document 11.13). Plusieurs organismes, dont Équiterre et l'Observatoire montréalais des inégalités sociales et de la santé (OMISS) rappellent l'importance de conjuguer l'amélioration de l'offre en transport en commun avec la réduction du nombre de déplacements en automobile et la diminution de la congestion.

Le conseil d'arrondissement de LaSalle relève la disparité entre les réseaux de transports collectifs de l'Est et de l'Ouest de Montréal et s'étonne que le Plan ne prévoient pas le prolongement de la ligne Verte du métro vers l'Ouest (mémoire, document 10.7).

Les liaisons nord-sud entre les secteurs résidentiels et les pôles d'emplois se font difficilement en transport collectif dans l'Est, selon la Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord (CCIMN) (mémoire document 8.8). Plusieurs citoyens de l'Est de l'île ont le sentiment d'être isolés des quartiers centraux.

Le CRE-Montréal souhaite que le lien de transport collectif rapide entre le centre-ville et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau soit réalisé le plus tôt possible (mémoire, document 11.10). L'AMT considère deux scénarios de desserte ferroviaire, l'une par le nord et l'autre par le sud, alors que le Plan propose la liaison par le sud (mémoire, document 12.7).

Le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain (ROPMM) demande de rendre « universellement accessibles » les réseaux de transport collectif sur l'île, afin d'en faciliter l'accès aux personnes ayant des limitations fonctionnelles (mémoire, document 12.8, p. 6).

Les trains de banlieue et les systèmes légers sur rail (SLR)

Les propositions relatives aux trains de banlieue sont accueillies favorablement. La connexion des trains de banlieue aux autres réseaux de transport collectif et l'adaptation des horaires des trains aux besoins de la population sont parmi les principales préoccupations exprimées.

Le Centre de gestion des déplacements de l'Est (CGD), tout en soulignant le développement important du réseau des lignes de trains de banlieue depuis quelques années, fait remarquer qu'aucune ligne n'a été mise en place dans l'Est de Montréal. Le CGD demande d'évaluer à nouveau la possibilité de mettre une ligne en place sur la voie existante, entre la MRC de l'Assomption et les secteurs de Pointe-aux-Trembles et de Rivière-des-Prairies, étant d'avis que « le transfert modal de l'automobile vers cet éventuel train de banlieue aurait comme effet de libérer le principal axe de transit est-ouest sur l'île de Montréal, en plus d'aider au développement économique de l'arrondissement RDP/PAT/ME » (mémoire, document 8.2, p. 7).

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) préconise la prudence avant d'enlever des rails ou de céder une emprise ferroviaire : « Il y a des anciennes emprises qui peuvent servir au transport en commun » (M. Claude Dauphin, séance du 22 juin 2004 en soirée, p. 15).

Les propositions relatives à l'implantation de SLR sont bien accueillies comme moyen d'améliorer l'offre de transport en commun. Transport 2000 souhaite que la Ville exerce davantage son leadership dans les études de SLR. En plus des tracés proposés par le Plan, Transport 2000 suggère de considérer les boulevards Pie-IX et Henri-Bourrassa pour un SLR (mémoire, document 12.10). La Coalition Verte suggère de considérer la bretelle ferroviaire connue sous le nom de Doney Spur, afin de relier l'Ouest de l'île au centre-ville (mémoire, document 11.15).

Le contrôle de l'offre de stationnement

L'AMT juge opportun le contrôle de l'offre de stationnement pour décourager l'usage de l'automobile et favoriser l'utilisation du transport en commun dans les secteurs bien desservis par celui-ci. L'AMT fait remarquer que la densification aux abords des stations de métro et des gares de trains de banlieue ne doit pas se faire aux dépens des stationnements incitatifs situés près des gares et des têtes de ligne de métro. Ils sont une composante essentielle d'une politique de transport régionale (mémoire, document 12.7).

Favoriser le stationnement sur rue pour les véhicules partagés, selon Communauto (mémoire, document 8.11), et augmenter le prix des vignettes pour le stationnement sur rue réservé aux résidents, selon Transport 2000 (mémoire, document 12.10), contribueraient à contrôler l'offre de stationnement.

Le réseau cyclable et les parcours piétonniers

Le Plan prévoit l'intégration du vélo comme mode de déplacement à part entière. Vélo Québec recommande de consolider le réseau cyclable existant et de développer un axe est-ouest traversant le centre-ville et de nouvelles pistes nord-sud (mémoire, document 10.14).

Considérant que les piétons et les cyclistes sont des usagers de la route particulièrement vulnérables et que leur sécurité ne doit pas être subordonnée au parachèvement du réseau routier, la Direction de santé publique de Montréal souhaite la création d'un plan spécifique pour les piétons (mémoire, document 11.13). Un participant rappelle que les conflits entre piétons et automobilistes sont nombreux et que le sentiment d'insécurité du piéton aux abords de la chaussée nuit à la pratique de la marche comme mode de déplacement. Les passages pour piétons, les stationnements des grands magasins de banlieue et certaines intersections sont à améliorer pour les rendre plus sécuritaires (M. Pierre Marcoux, mémoire, document 8.34).

Un intervenant préconise de favoriser le développement du réseau piétonnier intérieur et souligne qu'aucun plan de développement n'a été élaboré au cours des douze dernières années (M. Michel Boisvert, mémoire, document 10.21).

Le transport des marchandises

Les moyens envisagés pour améliorer la fluidité du transport des marchandises suscitent diverses réactions. Certains souhaitent que le Plan favorise un système intermodal intégré par l'articulation des réseaux aérien, routier, ferroviaire et maritime. D'autres privilégient le développement du réseau routier.

Le CITM appuie le rôle de plaque tournante de Montréal pour le déplacement des marchandises par la route et le rail ainsi que par voies maritime et aérienne. Le transport doit être pensé à l'échelle métropolitaine et les liens routiers doivent être planifiés au-delà des limites de l'île. Le CITM rappelle que le camionnage est en croissance et insiste sur l'importance d'identifier et de planifier les voies de circulation à privilégier (mémoire, document 11.17).

Dans l'Est, le développement des pôles d'activité économique est fortement dépendant des activités de camionnage, et, sur ce plan, l'Est est défavorisé par rapport à d'autres secteurs géographiques de l'île de Montréal (Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal (CCIEIM), mémoire, document 13.4).

Le CRE-Montréal est d'avis qu'en proposant uniquement des mesures favorisant le camionnage, le Plan ne fera que favoriser l'augmentation du nombre de déplacements de véhicules lourds sur l'île de Montréal. L'organisme privilégie plutôt les mesures comme la création de centres de transbordement à l'extérieur de l'île, ce qui pourrait réduire le nombre et la dimension des véhicules circulant sur le réseau montréalais (mémoire, document 11.10).

Les matières dangereuses

Les risques technologiques liés à l'entreposage et au transport des matières dangereuses en milieu urbain suscitent de nombreuses questions. Le CRE-Montréal suggère de localiser les centres générateurs de déplacements de matières dangereuses dans des secteurs appropriés pour réduire les risques et les autres impacts (mémoire, document 11.10).

Une participante recommande des mesures concrètes pour la sécurité de la population en cas d'accident lors du transport de matières dangereuses par voie ferrée, comme l'aménagement de zones de protection suffisamment larges entre les voies et les autres fonctions vulnérables (M^{me} Dida Berku, séance du 23 juin 2004 en avant-midi).

Le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM) suggère le transport des produits pétrochimiques par oléoduc, entre Montréal et la Rive-Sud, plutôt que par camion sur le pont Jacques-Cartier (mémoire, document 12.11).

Les projets routiers

Certains projets de développement du réseau routier, tels que le prolongement de l'autoroute 25 ou la modernisation de la rue Notre-Dame, ont suscité de nombreuses interventions, parfois à l'opposé les unes des autres.

Le CRE-Montréal souhaite que la ville de Montréal s'oppose clairement au projet de prolongement de l'autoroute 25, qui lui apparaît être en contradiction avec sa volonté de favoriser le transport en commun et de consolider le développement résidentiel sur l'île de Montréal (mémoire, document 11.10). Équiterre et le Conseil central du Montréal métropolitain de la CSN sont du même avis.

Pour sa part, la CCIMN rappelle que les secteurs de l'Est de Montréal se caractérisent par une discontinuité des liens permettant la circulation nord-sud, autant à l'échelle régionale qu'au niveau local. L'absence de lien dans l'axe de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal contribue au déversement du trafic de transit dans le réseau local

(mémoire, document 8.8). Le conseil d'arrondissement d'Anjou appuie, lui aussi, le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval (mémoire, document 12.13).

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) considère urgent de réaménager la rue Notre-Dame puisqu'elle est le seul lien est-ouest, outre l'autoroute métropolitaine, à permettre le transport des marchandises (mémoire, document 8.9). Le CRE-Montréal demande à la Ville de prévoir des objectifs et des mesures de réduction de l'utilisation de l'automobile sur la rue Notre-Dame (mémoire, document 11.10).

Dans l'Ouest de l'île, le Regroupement de résidents de la rue Jacques-Bizard et de son voisinage s'oppose au prolongement du boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40, considérant qu'il en va de la sécurité physique et de la santé des résidents (mémoire, document 8.5).

L'habitation

Outre les organismes œuvrant dans le domaine de l'habitation, plusieurs citoyens et les représentants d'une trentaine d'organismes (tables communautaires de quartier, tables de concertation, regroupements de citoyens et associations de locataires) sont intervenus sur la question du logement. Les participants ont illustré leurs propos par des situations concrètes qui reflètent leur connaissance du milieu.

Les besoins en habitation

La majorité des organismes se disent heureux du contenu du Plan concernant l'habitation, mais relèvent l'absence de mécanismes de mise en œuvre. Les préoccupations touchent tant la pénurie de logements que les problèmes d'accès et d'aménagement intérieur pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, la qualité du parc de logements locatifs et son renouvellement ou la discrimination dans la sélection des locataires. On souligne, en somme, la difficulté pour les locataires d'accéder à un logement adapté à leurs besoins et correspondant à leurs moyens financiers.

Le Groupe de ressources techniques (GRT) Bâtir son quartier souligne la baisse importante du taux d'occupation des logements locatifs depuis les trois dernières années, l'augmentation marquée des mises en chantier et une grande fébrilité dans le marché de la revente. Il s'inquiète de la difficulté pour les ménages à faible revenu d'accéder à un logement, notamment les personnes âgées (mémoire, document 11.6).

Le Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec (RCLALQ) signale les problèmes d'insalubrité et le manque d'entretien des logements (mémoire, document 11.8). Le Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) et d'autres organismes, tels que Infologis de l'Est de l'île de Montréal et la Table de concertation logement/aménagement de la Petite Patrie, soulignent que la sélection des nouveaux locataires s'exerce trop souvent sur une base discriminatoire au détriment des familles avec enfants, des ménages à faible revenu et des personnes membres d'une minorité visible (mémoire, document 11.7).

Le Plan prévoit la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014, dont une partie en logements abordables. La majorité des organismes souhaitent que la Ville précise la notion de logement abordable. « Si le Plan prévoit d'inclure du logement abordable, la notion même de ce type d'habitat reste floue : est-ce du logement locatif

abordable, du logement social financé par le programme Logement abordable, du condo abordable ? » (Table sur le logement social à Verdun, mémoire, document 11.22, p. 9).

Le RCLALQ constate que, outre une référence à l'*Opération 5 000 logements* en cours et qui sera complétée en 2005, le Plan laisse peu de place au logement social (mémoire, document 11.8). Appuyé par plusieurs autres intervenants, le FRAPRU recommande que le Plan opte pour la réalisation de 35 000 nouveaux logements sociaux au cours des dix prochaines années pour combler les besoins des ménages montréalais à revenu faible et modeste (mémoire, document 11.7).

La Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FÉCHIM) souhaite être partenaire dans le développement de logements abordables de type coopératif. Un « minimum de 20 % des logements construits devrait être constitué par des logements abordables. Ce seuil devrait constituer une contrainte inscrite au Plan d'urbanisme » (mémoire, document 10.12).

Plusieurs organismes suggèrent de favoriser le développement de coopératives de logements comme moyen d'augmenter le parc de logements. La Table sur le logement social à Verdun souligne que les projets de coopératives d'habitation développent « un sentiment élevé d'appartenance et une grande responsabilisation des résidentes et résidents face à leur environnement et à leur propriété collective » (mémoire, document 11.22, p. 9).

Une réserve de terrains municipaux aux fins du logement social

Le FRAPRU, reflétant l'opinion de plusieurs, suggère à la Ville de reconstituer dès maintenant une banque de terrains municipaux aux fins du logement social et de prévoir les sommes d'argent nécessaires pour la réhabilitation des sites contaminés, le cas échéant (mémoire, document 11.7).

Pour la Coalition de la Petite-Bourgogne / Quartier en santé, la mise en disponibilité de l'ancien centre de tri de Postes Canada offre l'occasion de réaliser un projet exemplaire, comparable à celui des ateliers Angus. La Coalition préconise un processus de planification intégrée, à entreprendre de concert avec les acteurs locaux, « qui fera une large place aux besoins et aux aspirations du milieu » (mémoire, document 9.2, p. 26). La Table de concertation sur le logement social de Côte-des-Neiges recommande de construire 2 500 logements sociaux sur les terrains de l'Hippodrome de Montréal et demande à la Ville de réserver d'autres grands terrains publics à des fins de logement social (mémoire, document 10.15).

Le zonage inclusif et la mixité sociale

Plusieurs organismes, dont le FRAPRU, recommandent des amendements à la loi afin d'obliger les promoteurs à inclure une part significative de logements sociaux dans tout nouveau projet résidentiel d'envergure (mémoire, document 11.7).

Selon Inter-Loge Centre-Sud, les mesures d'inclusion devraient s'étendre à toute zone de grande densité ou de forte croissance et à tout projet de construction ou de recyclage d'un immeuble industriel ou commercial créant dix logements et plus dans ces zones (mémoire, document 8.14).

La préservation du stock de logements locatifs

Le FRAPRU demande la préservation et la protection du parc de logements locatifs et privilégie le maintien des ménages dans leur milieu. Une attention particulière devrait être portée aux quartiers centraux et aux secteurs appelés à être revitalisés, qui sont soumis à de fortes pressions spéculatives (mémoire, document 11.7).

Le Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal (RAPSIM) souhaite que les maisons de chambres soient protégées. Le RAPSIM demande qu'une part des nouveaux logements prévus au Plan soit réservée pour les personnes seules et itinérantes ou à risque de le devenir (mémoire, document 10.9).

La conversion des bâtiments résidentiels

Compte tenu de la rareté des logements locatifs abordables, le FRAPRU et plusieurs autres organismes demandent d'interdire la conversion de logements en copropriétés divisées. Cette pratique réduit le nombre de logements disponibles sur le marché locatif (mémoire, document 11.7).

Le RCLALQ note que l'accès à la propriété dans les édifices à logements multiples est une menace supplémentaire pour les locataires qui veulent rester dans leur logement et qui subiront des pressions les incitant à le quitter (mémoire, document 11.08).

Le Comité d'action de Parc Extension (CAPE) recommande d'interdire l'usage de fonds publics comme mesure d'aide financière à la construction de copropriétés divisées ou à la conversion de logements locatifs (mémoire, document 8.35). De même, le Comité logement Centre-Sud souhaite que la Ville demande des amendements à la loi en vue d'interdire la conversion des logements locatifs (mémoire, document 11.14).

Un participant fait remarquer que la diminution du stock de logements à la périphérie du centre des affaires et d'autres secteurs d'emplois « vient plutôt des changements d'affectation qui transforment des logements en locaux professionnels, artisanaux ou commerciaux » que d'une éventuelle démolition. « La fonction résidentielle est la plus fragile de toutes quand elle se retrouve en concurrence avec des occupations professionnelles qui, prises une à une, sont en apparence anodines à court terme » (M. Michel Barcelo, mémoire, document 10.19). Cette problématique est aussi soulevée par la Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill qui recommande une réglementation claire pour les changements d'affectation (mémoire, document 12.1).

Le patrimoine bâti

La conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti ont suscité une vingtaine d'interventions. Les participants accueillent favorablement l'intention d'inclure dans le Plan d'urbanisme la *Politique du patrimoine* en voie de préparation et s'attendent à des mesures concrètes et efficaces de protection.

Selon Héritage Montréal, le Plan devrait préciser les principales responsabilités de la Ville, qui sont l'encadrement des interventions sur des biens patrimoniaux, le soutien aux propriétaires et l'exemplarité dans ses interventions sur les bâtiments et sites municipaux d'intérêt. La Ville devrait formaliser les liens entre le Plan d'urbanisme et les diverses politiques et stratégies et prévoir leur application sur l'ensemble du territoire montréalais. La Ville devrait aussi instaurer un processus continu de mise à jour des

secteurs à protéger et ajouter au Plan des mécanismes de contrôle, des critères pour les études patrimoniales et des mesures incitatives à l'intention des propriétaires (mémoire, document 11.24).

Enfin, Héritage Montréal s'inquiète de la mise en place des *zoning bonuses* qui, selon le Plan pourront permettre le développement de projets dérogeant à certaines exigences réglementaires lorsque il y a amélioration du cadre urbain (mémoire, document 11.24).

Les priorités d'intervention

Les priorités d'intervention devraient porter tant sur le patrimoine religieux qui fait face à un problème aigu (Ordre des architectes du Québec (OAQ), mémoire, document 11.16), que sur le canal de Lachine, le mont Royal et les secteurs riverains (Héritage Montréal, mémoire, document 11.24). Par ailleurs, certains enjeux patrimoniaux, tels que la densification de la pointe Nord de l'île des Soeurs, le sort du patrimoine industriel notamment dans le Sud-Ouest et le patrimoine rural de l'Ouest de l'île, sont autant de questions auxquelles la Ville devrait porter une attention particulière (Héritage Montréal, mémoire, document 11.24).

La sauvegarde et la réhabilitation du patrimoine

La Société de développement de Montréal (SDM) signale qu'en matière de réhabilitation de bâtiments de valeur patrimoniale « la conciliation entre les objectifs de conservation et les impératifs économiques a été résolue dans des projets de natures diverses (habitation, industrie, bureau, etc.) dans le quartier historique de la ville, ses faubourgs et le canal Lachine » (mémoire, document 8.15, p. 7).

L'OAQ signale que la sauvegarde du patrimoine industriel a tendance à passer par le recyclage résidentiel. Il s'en inquiète « au point tel qu'on en est venu à s'interroger sur l'intérêt de la disparition complète de ces fonctions de certains secteurs de la ville ». Par ailleurs, l'OAQ loue les efforts de la Ville pour la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine bâti, en tant que propriétaire d'immeubles patrimoniaux. L'Ordre signale enfin la « désuétude généralisée de certains types d'immeubles » et souhaite une vision d'ensemble qui assure leur protection et leur réinsertion dans la vie urbaine (mémoire, document 11.16, p. 3).

Docomomo Québec et le DESS en Connaissance et sauvegarde de l'architecture moderne de l'UQAM proposent que le patrimoine récent soit identifié, caractérisé et inventorié (mémoire, document 8.16). L'Association des archéologues du Québec (AAQ) souhaite que la Ville renforce certaines dispositions en matière de protection des ressources archéologiques et que la consultation systématique de la carte des sites et des secteurs à potentiel archéologique soit exigée lors d'une demande de permis de construction (mémoire, document 9.4).

Une participante exprime son inquiétude relative au sort du patrimoine rural. Selon elle, l'agriculture risque de disparaître dans l'Ouest de l'île en dépit du maintien de la zone agricole permanente (M^{me} Alison Hackney, mémoire, document 11.5). La Coalition Verte partage cette préoccupation.

Des besoins précis et des cas concrets

Plusieurs cas ont été signalés à la commission illustrant des besoins concrets et des attentes précises en matière de protection du patrimoine. L'Association des résidents de Cité-Jardin souhaite la désignation de ce quartier comme secteur de valeur patrimoniale. « Pour tous les propriétaires, c'est un devoir de protection au quotidien. Pour la municipalité c'est l'obligation d'établir des encadrements qui viendront assurer la cohérence de l'ensemble de la protection du patrimoine » (mémoire, document 8.29, p. 5).

L'Association des Amis du boulevard Gouin juge important « de s'assurer d'une cohérence entre les normes contenues au règlement de zonage et les activités permises, tels que des travaux de construction ou de démolition, dans un site du patrimoine » (mémoire, document 11.1, p. 6).

Docomomo et le DESS en Connaissance et sauvegarde de l'architecture moderne de l'UQAM demandent que la valeur patrimoniale du réseau urbain souterrain soit reconnue et le réseau de métro réhabilité (mémoire, document 8.16).

Le Comité des citoyens de la Cité-du-Havre est d'avis qu'un plan de protection et de mise en valeur du patrimoine architectural et artistique d'Expo 67 au parc Jean-Drapeau est indispensable à sa protection (mémoire, document 12.2).

L'Association des locataires du Village Olympique (ALVO) demande d'établir des mesures de protection aux abords de ce cadre bâti de valeur patrimoniale reconnue, caractérisé par ses pyramides. Ces mesures devraient assurer la préservation des espaces verts environnants en cas de développement (mémoire, document 8.4).

La Corporation de promotion et de développement Lincoln-Tupper relève l'absence de considération pour le quartier Lincoln-Tupper dans le Plan et demande à la Ville de reconnaître ses atouts patrimoniaux (mémoire, document 10.18).

La protection des propriétés institutionnelles

Une participante se préoccupe du sort de Villa-Maria et s'interroge sur la portée du Plan d'urbanisme dans la protection des sites patrimoniaux institutionnels. L'intégralité du site demeure menacée par l'affectation résidentielle proposée, malgré le périmètre de protection dont bénéficie la villa Monk en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. « Il y a juste un pauvre 500 pieds. Le verger n'est pas protégé. La crypte n'est pas protégée. Il y a une maison de retraite de 200 ans, elle n'est pas protégée. » (M^{me} Claude Casgrain, séance du 17 mai 2004 en soirée, p. 97).

Les Amis de la montagne suggèrent d'appliquer le principe de conservation aux territoires possédant des qualités exceptionnelles. De plus, l'aire de protection du mont Royal devrait être élargie à l'ensemble du massif, afin de protéger non seulement la montagne proprement dite mais aussi ses flancs, sur lesquels sont bâtis des quartiers résidentiels (mémoire, document 11.23).

La réglementation, la concertation et l'aide à la protection

Une participante fait remarquer que la réglementation pose tout le défi de l'harmonisation à la grandeur de la ville dans le contexte de l'autonomie des arrondissements. Elle cite le cas de l'arrondissement historique et naturel du mont

Royal qui s'étend sur cinq arrondissements, dont une ville en voie de reconstitution, ce qui représente un défi de taille pour sa mise en valeur et pour l'émission des permis de construction (M^{me} Phyllis Lambert, mémoire, document 11.20). Cette participante se fait aussi la porte-parole de la promotion de l'architecture et du patrimoine et invite la Ville à soutenir financièrement les organismes qui interviennent par des projets de sensibilisation et d'éducation des citoyens ou par des projets de mise en valeur des bâtiments et des espaces urbains.

La Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill encourage la mise en place de mesures favorisant l'innovation architecturale dans la continuité du cadre bâti montréalais (mémoire, document 12.1).

La CSDM appuie l'intention d'accentuer les efforts de sensibilisation et de mise en valeur du patrimoine. Elle signale que les bâtiments scolaires patrimoniaux ne sont pas mentionnés dans le Plan et demande à la Ville de tenir compte de l'ouverture du milieu scolaire à diverses formes de collaboration dans le domaine patrimonial, allant de la communication à la rénovation (mémoire, document 11.2).

Le patrimoine naturel, les écoterritoires et les espaces riverains

La *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* décrit les écoterritoires comme de larges étendues de terrain regroupant les aires protégées existantes (grands parcs, réserves naturelles, etc.) et les espaces naturels à protéger et à mettre en valeur. On y retrouve des terrains publics et privés, dont certains sont susceptibles d'être développés.

Quoiqu'ils reconnaissent les intentions énoncées au Plan concernant la valorisation du patrimoine naturel, de nombreux organismes relèvent le manque de clarté du processus d'arrimage entre le Plan et la politique des milieux naturels, comme le fait remarquer l'Association pour la Protection du Bois Angell (APBA, mémoire, document 12.12).

Le Comité ZIP Jacques-Cartier observe que le Plan n'identifie que peu d'écoterritoires dans l'Est par rapport à la richesse des milieux naturels qu'on y trouve (mémoire, document 8.10). Le CRE-Montréal s'inquiète de l'absence de mesures de protection des milieux naturels privés. Même si ceux-ci sont inclus dans un écoterritoire, cela ne garantit aucunement leur protection (mémoire, document 11.10).

Héritage Laurentien regrette que la notion de conservation et de protection des milieux naturels à caractère écologique d'exception ne soit pas inscrite dans une vision plus large de protection du patrimoine. L'organisme souligne l'importance de la région des rapides de Lachine qui est « plus que simplement écologique » et « possède une valeur patrimoniale d'importance nationale » qui n'est pas prise en compte dans la notion d'écoterritoire (mémoire, document 10.22, p. 4).

Le manque de précisions du Plan quant à la délimitation des écoterritoires a aussi été soulevé. L'APBA suggère d'ailleurs que les écoterritoires constituent une affectation distincte (mémoire, document 12.12, p. 4).

Les Amis de Meadowbrook relèvent l'absence du golf Meadowbrook sur la carte *Les parcs et les espaces verts*. Ils demandent de l'y inscrire et de le zoner en conséquence (mémoire, document 11.18). Ils rappellent aussi qu'au terme de la consultation sur la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, la commission avait

recommandé que Meadowbrook soit reconnu comme écoterritoire, comme ils l'avaient demandé.

L'accès aux cours d'eau et les espaces riverains

Montréal est la plus grande île d'un archipel situé au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais. L'accès aux berges et aux cours d'eau et la protection de ceux-ci sont des préoccupations communes des participants.

Le CRE-Montréal constate que la plupart des cours d'eau de l'île ont disparu et rappelle l'importance de protéger les cours d'eau existants et de restaurer certains cours d'eau canalisés. Il demande, comme plusieurs autres organisme, que les îles entourant l'île de Montréal fassent l'objet d'une protection particulière et soient intégrées au réseau bleu montréalais (CRE-Montréal, mémoire, document 11.10).

Un participant s'inquiète du manque de précision sur les mesures régissant la protection des bandes riveraines de l'île, ainsi que du manque de concertation avec la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du Québec (M. Édouard Raymond, mémoire, document 13.15).

Les parcs et les espaces verts

Le nombre d'interventions portant sur le maintien et la protection des parcs existants et sur la création de nouveaux parcs illustre leur importance pour la population montréalaise.

Le manque de parcs et d'espaces verts

Le manque de parcs et d'espaces verts à Montréal est signalé par plusieurs participants qui s'inquiètent de la diminution des espaces naturels sur l'île. L'Est de l'île de Montréal est identifié comme un secteur souffrant d'un déficit important à cet égard.

Le Comité de l'environnement du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal suggère d'aménager des espaces verts dans les cours d'école (mémoire, document 10.4, p. 7). La CSDM, confirmant l'intérêt grandissant des parcs-écoles, accueille favorablement l'inscription au Plan d'une action en ce sens (mémoire, document 11.2).

La protection des propriétés institutionnelles dotées de terrains verts exceptionnels apparaît comme une mesure efficace pour assurer l'offre d'espaces verts; la propriété de l'Hôpital psychiatrique Douglas en est un bon exemple (M. Pierre Marcoux, mémoire, document 8.34).

La protection des parcs et de leur usage

Quoique la protection des espaces verts fasse partie du Plan, les mesures d'application des objectifs sont jugées insuffisantes (CRE-Montréal, mémoire, document 11.10). Des craintes sont exprimées en ce qui a trait aux milieux exceptionnels et fragiles de certains parcs et espaces verts.

Plusieurs participants s'inquiètent notamment de la menace qui plane sur la fonction première de certains parcs, notamment le parc Jean-Drapeau et le parc Jarry. Ils demandent de confirmer la vocation d'espace vert des parcs montréalais afin d'assurer leur protection et d'y empêcher tout développement d'infrastructures. Le Comité de

citoyens de la Cité-du-Havre souhaite que le Plan confirme la vocation de parc de la pointe de la Cité-du-Havre dans le prolongement du parc Jean-Drapeau (mémoire, document 12.2).

Les Amis de la Montagne et le CRE-Montréal souhaitent voir la Ville se doter d'un plan directeur pour le mont Royal. Un participant signale par ailleurs les difficultés d'accès au parc du Mont-Royal pour les piétons et les cyclistes. Selon lui, « le Plan d'urbanisme, préalablement au Plan de circulation à venir, devrait affirmer haut et fort que l'accessibilité piétonne et cycliste et la promenade dans le parc sont les grandes priorités de la mise en valeur du parc du Mont-Royal et du mont Royal » (M. Michel Barcelo, mémoire, document 10.19, p. 4).

Le Mouvement Au Courant demande que le Plan assure la pérennité des jardins communautaires, même s'ils ne paraissent pas à la carte des parcs et espaces verts (mémoire, document 13.2).

Les arbres dans la ville et les autres mesures de verdissement

La plantation d'arbres est perçue comme un acte de verdissement à privilégier et un moyen d'améliorer la qualité de vie dans la ville. Un participant regrette que les mesures visant la plantation d'arbres ne soient pas étendues aux grands stationnements et à l'arrière des habitations (M. Pierre Marcoux, mémoire, document 8.34).

Une participante suggère d'effectuer un inventaire des espèces d'arbres en milieu urbain selon les particularités du secteur. Selon elle, la plantation d'arbres doit se faire le plus possible dans le respect de l'écologie urbaine et des espèces déjà plantées. Elle insiste aussi sur la cohérence visuelle des plantations (M^{me} Phyllis Lambert, mémoire, document 11.20).

Hydro-Québec souhaite que la Ville planifie les futures plantations d'arbres en considérant la présence du réseau aérien de distribution électrique (mémoire, document n° 8.17). Le Comité de l'environnement du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal demande qu'on porte une attention particulière à l'émondage des arbres, notamment pour dégager des fils (mémoire, document 10.4).

Les toits verts et les bâtiments verts ont été mentionnés comme des options contribuant au développement durable, avec des effets bénéfiques sur la santé, selon l'OMISS (mémoire, document 10.11). La Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill et la Table de concertation du faubourg Saint-Laurent souhaitent l'adoption d'une politique de verdissement des espaces publics du centre-ville, et invitent le secteur privé à en adopter le principe (mémoire, document 12.1).

La qualité de l'environnement urbain

De nombreux participants ont exprimé leur préoccupation face aux orientations du Plan concernant la qualité de l'environnement urbain, le maintien des populations dans leurs quartiers et l'amélioration des conditions de vie pour les résidents. La Direction de santé publique de Montréal souligne que « le Plan d'urbanisme n'aura sa raison d'être que s'il rejoint les aspirations de la population et qu'il tient compte des changements au sein de celle-ci » (mémoire, document 11.13, p. 3).

Le CRE-Montréal accueille avec intérêt l'intégration de considérations environnementales dans le projet de Plan d'urbanisme, mais s'inquiète de l'absence de mesures de mise en œuvre concrètes (mémoire, document 11.10).

La qualité de l'air

La qualité de l'air en milieu urbain est tributaire de plusieurs facteurs dont les conditions climatiques, la topographie locale et les sources d'émission de polluants atmosphériques. Le CRE-Montréal rappelle qu'une diminution de la consommation d'énergie permet de contrer la production de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et d'améliorer la qualité de vie. Il propose d'intégrer au Plan d'urbanisme des normes restrictives de consommation d'énergie (mémoire, document 11.10).

Le bruit

Les principales sources de bruit dans l'environnement urbain sont le trafic routier, aérien et ferroviaire, les industries, les travaux de construction et les activités du voisinage. Pour plusieurs participants, le bruit est aussi une question de responsabilité civique qui devrait être encadrée par la Ville.

Le CRE-Montréal demande d'intégrer des mesures de contrôle des nuisances sonores dans le Plan (mémoire, document 11.10). Pour le mouvement Fenêtre ouverte sur la rue Saint-Urbain, la pollution de l'air, le bruit et la vitesse sur certaines artères de Montréal affectent le bien-être physique et mental des résidents (mémoire, document 8.26).

Un participant demande à la Ville de revoir les normes d'implantation et d'aménagement des entreprises génératrices de bruit à proximité de zones résidentielles (M. Michel Pagé, mémoire, document 8.30)

La sécurité publique et la prévention des sinistres technologiques

Plusieurs citoyens considèrent la sécurité publique essentielle à la qualité de l'environnement et regrettent que le Plan n'en fasse pas davantage état. Le sentiment de sécurité doit être ressenti sur le plan personnel mais aussi dans les équipements et les espaces publics. Pour le Regroupement des Citoyens(es) de St-Michel, l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain passe par l'aménagement d'espaces et d'infrastructures sécuritaires (mémoire, document 10.2).

Le CRE-Montréal demande l'aménagement obligatoire de zones tampons d'une largeur adéquate entre tout nouveau développement domiciliaire et les infrastructures lourdes (mémoire, document 11.10), pour atténuer les risques de sinistres technologiques. Le CITM recommande de telles zones aux abords des infrastructures ferroviaires, maritimes et aéroportuaires ainsi que le long des corridors à forte circulation de camions lourds (mémoire, document 11.17). Une participante recommande, elle aussi, l'application de ces mesures sur le territoire montréalais (M^{me} Dida Berku, séance du 23 juin 2004 en avant-midi, p. 51).

L'éclairage nocturne et l'observation du ciel

La Fédération des astronomes amateurs du Québec (FAAQ), appuyée par de nombreux citoyens, propose un plan de réduction de l'éclairage urbain nocturne qui, au-

delà d'une certaine intensité, devient une source de pollution lumineuse. Ce plan aurait pour effet de réduire la consommation d'énergie, de permettre l'observation du ciel la nuit et de mieux éclairer le domaine public (mémoire, document 11.4).

La réhabilitation des terrains contaminés

D'après le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RÉSO), « l'enjeu majeur pour la réhabilitation et la reconversion des friches industrielles reste la décontamination des sols » (mémoire, document 12.3, p. 15). Le CRE-Montréal demande à la Ville de cartographier les sites à réhabiliter, d'effectuer le suivi de leur assainissement et de rendre les résultats publics (mémoire, document 11.10).

La gestion des matières résiduelles

Le CRE-Montréal relève l'absence de la gestion des matières résiduelles dans le Plan, qui devrait désigner des sites potentiels d'infrastructures de recyclage, de compostage et d'enfouissement de telles matières (mémoire, document 11.10).

Plusieurs participants demandent à la Ville de prendre des mesures concrètes pour améliorer la gestion des matières résiduelles. Le Comité Promenade Bellerive considère notamment qu'il faut déplacer les centres de transbordement des déchets domestiques à une distance suffisante des quartiers résidentiels (mémoire, document 10.23).

La stratégie de revitalisation urbaine intégrée

La Ville prévoit l'application d'une *Stratégie de revitalisation urbaine intégrée* qui consiste à agir sur le cadre bâti, en tenant compte des caractéristiques sociales et économiques du milieu et en faisant appel aux organismes et aux résidents. La Direction de santé publique de Montréal veut s'assurer que le cadre réglementaire et les programmes de financement porteront tant sur les conditions de vie que sur le cadre bâti (mémoire, document 11.13).

Le GRT Bâtir son quartier propose d'inclure, dans la stratégie, des objectifs tels que l'intégration socio-économique des personnes vulnérables et un plan de développement du logement social (mémoire, document 11.6).

La Direction de santé publique de Montréal conseille d'élargir la concertation aux organismes régionaux (mémoire, document 11.13).

Tout en souscrivant à la stratégie, le RÉSO souhaite que le zonage industriel soit maintenu dans le Sud-Ouest, afin d'assurer la survie des entreprises et des emplois et conserver la qualité de vie du secteur. Des zones tampons doivent par ailleurs être établies entre les usages industriels et les usages vulnérables aux nuisances industrielles (mémoire, document 12.3).

La planification détaillée

Pour chacun des 26 secteurs particuliers qu'il désigne, le Plan contient des orientations générales, un court énoncé de la problématique qui le caractérise et des balises d'aménagement. La Ville a l'intention d'en faire la planification détaillée d'ici trois ans. Cette initiative, bien accueillie, a conduit à des commentaires et à des demandes de précisions, de modifications et d'ajouts.

Dans une perspective générale, la CCMM retient neuf secteurs à traiter en priorité, selon deux critères de référence qui sont l'impact du secteur sur la compétitivité de la ville et sa capacité à générer davantage de richesse (mémoire, document 8.9). Ses commentaires et ceux d'autres organismes sont présentés ci-après.

Secteur 4.1 Abords de l'Aéroport

Pour la CCMM, il faut conférer à l'Aéroport une image conforme à la définition de « porte d'entrée nationale et internationale prestigieuse de Montréal » et établir un lien ferroviaire à partir du centre (mémoire, document 8.9, p. 5).

Secteur 4.2 Abords des voies du CP

Il faudrait établir de nouveaux liens intermodaux ainsi qu'un terminus d'autobus à la station de métro Acadie afin d'améliorer l'accès à ce secteur qui touche trois arrondissements (Arrondissement Mont-Royal, mémoire, document 9.3). Il faut par ailleurs utiliser les emprises du CP et du CN pour étendre la trame verte de Montréal et renforcer le réseau cyclable (CRE-Montréal, mémoire, document 11.10).

Secteur 4.3 Angrignon

L'emprise de la voie du CP devrait servir à des fins de transport collectif. Il faudrait aussi améliorer l'accès routier du secteur à partir du viaduc Angrignon (Arrondissement de LaSalle, mémoire, document n° 10.7).

Secteur 4.5 Boulevard Crémazie

Pour la CCMM, l'autoroute métropolitaine, à laquelle le boulevard Crémazie sert de voies de service, constitue « un axe routier névralgique de la métropole » dont le réaménagement devrait faire l'objet d'une collaboration étroite entre la Ville et le ministère des Transports (CCMM, mémoire, document 8.9, p. 6).

Secteur 4.7 Bourget-Forget

Pour le CGD, il faut établir des liens secondaires parallèles à l'autoroute 40. En les reliant avec le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget, on consoliderait le réseau routier et on désenclaverait l'Est de Montréal (mémoire, document 8.2).

Secteur 4.8 Canal de Lachine

Les orientations et les balises d'aménagement du secteur devraient traduire davantage l'importance métropolitaine du canal. Il faut aussi « soutenir l'animation et la promotion du site avec les partenaires privés et communautaires du milieu afin d'obtenir l'adhésion pleine et enthousiaste des populations voisines » (RÉSO, mémoire, document 12.3, p. 7).

Secteur 4.8.2 Lachine Est

L'arrondissement de LaSalle privilégie un lien de transport touristique plutôt qu'un lien rapide qui défavoriserait les résidents « car le trajet, localisé à l'extérieur de l'arrondissement, longe le secteur industriel sans qu'aucun lien ne soit prévu avec LaSalle » (Arrondissement de LaSalle, mémoire, document 10.7, p. 12).

Secteur 4.10 Centre des affaires

La priorité d'intervention devrait aller à l'amélioration de la qualité des aménagements publics, au développement des terrains vacants, à la mixité et la complémentarité des fonctions (CCMM, mémoire, document 8.9).

Secteur 4.11 Complexe et Village olympiques

Les activités récréotouristiques ne doivent pas compromettre l'intégralité des espaces verts. Il faut reboiser le parc Maisonneuve et préserver le bois jouxtant les pyramides au nord (CRE-Montréal, mémoire, document 11.10).

Secteur 4.13 Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest

Ce secteur économique à fort potentiel « bénéficierait grandement de l'achèvement des infrastructures routières qui s'y trouvent » (CCMM, mémoire, document 8.9, p. 6). De plus, « le lien Cavendish-Cavendish aiderait non seulement à désenclaver le secteur, mais aussi à le revitaliser » (Arrondissement Mont-Royal, mémoire, document 9.3, p. 6).

Secteur 4.15 Havre de Montréal

Les projets devraient « permettre, dans une large mesure, d'augmenter la richesse foncière de ce secteur et ainsi contribuer à une augmentation des revenus de la Ville » (CCMM, mémoire, document 8.9, p. 5). Par ailleurs, avant d'envisager d'autres usages pour la cour de triage du CN, il faut d'abord chercher à conserver une vocation industrielle associée à l'activité ferroviaire (RÉSO, mémoire, document 12.3).

Secteur 4.16 L'Acadie-Chabanel

Pour la CCMM, il faut mettre l'accent sur l'accessibilité du secteur et sur la qualité de l'aménagement du domaine public (CCMM, mémoire, document 8.9).

Secteur 4.17 L'Anse-à-l'Orme

Il convient de porter une attention particulière au ruisseau de l'Anse-à-l'Orme, à cause de sa position stratégique et au bois Angell à cause de sa valeur écologique (CRE-Montréal, mémoire, document 11.10).

Secteur 4.19 Meadowbrook

Le terrain de golf Meadowbrook doit être préservé et, le cas échéant, aménagé en parc (Les Amis de Meadowbrook, séance du 22 juin 2004 en soirée, p. 23). Ce parc constituerait aussi une zone de protection entre le milieu résidentiel et la cour de triage du CP (CRE-Montréal, mémoire, document 11.10)

Secteur 4.22 Quartier des spectacles

La CCMM est favorable au « redéveloppement d'un secteur dont les infrastructures municipales et les édifices requièrent des investissements majeurs » (CCMM, mémoire, document 8.9). La mise en valeur des lieux de diffusion culturelle ne doit toutefois pas se faire au détriment d'autres fonctions ou des autres lieux culturels plus modestes (Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, mémoire, document 10.20).

Secteur 4.23 Réseau piéton intérieur

Les balises d'aménagement du réseau intérieur devraient être plus poussées. Il est également souhaitable de mettre en place en priorité, à la grandeur du réseau, le système de signalisation déjà installé dans le Quartier international de Montréal (M. Michel Boisvert, mémoire, document 10.21).

Secteur 4.24 Sites Glen et Turcot

Ces anciennes cours de triage se prêtent à des projets d'envergure, « qu'ils soient de nature industrielle – dans le cas du site Turcot – ou de nature institutionnelle – dans le cas du site Glen » (CCMM, mémoire, document 8.9, p. 6). Pour l'arrondissement de LaSalle, « l'ajout et l'amélioration des liens vers le site Glen et Turcot auraient des impacts importants sur le développement économique de l'arrondissement » (mémoire, document 10.7). Enfin, le plan d'affectation du sol devrait donner à la totalité des terrains de l'Hôpital Douglas, ainsi qu'au site Glen, acquis pour le futur Centre universitaire de santé McGill, l'affectation *grand équipement institutionnel* (CUSM, mémoire, document 8.6).

De nouveaux secteurs de planification détaillée

Les participants ont aussi suggéré de nouveaux secteurs :

- Carrefour Henri-Bourassa–Papineau : le réaménagement de ce carrefour rehausserait la valeur patrimoniale du Sault-au-Récollet (Association des Amis du boulevard Gouin, mémoire, document 11.1).
- Quartier Lincoln-Tupper : la planification détaillée de ce secteur permettrait d'en assurer la revitalisation commerciale et immobilière en valorisant son caractère architectural et patrimonial (Corporation de promotion et de développement Lincoln-Tupper, mémoire, document 10.18).
- Canal de l'Aqueduc : le canal de l'Aqueduc, qui traverse les arrondissements de LaSalle, de Verdun et du Sud-Ouest devrait être reconnu comme secteur de planification détaillée (Arrondissement de LaSalle, mémoire, document 10.7).

L'instrumentation, la mise en œuvre et le suivi du Plan

La majorité des intervenants considèrent le Plan d'urbanisme comme un outil fondamental pour la gestion et le développement du territoire montréalais. Il reste cependant de l'inquiétude quant au suivi du Plan qui, de l'opinion de plusieurs participants, s'attarde davantage aux orientations et aux aires d'affectation qu'aux moyens de mise en œuvre concrets.

La ville centrale et les arrondissements

On souhaite une hiérarchisation claire des obligations entre la ville, les arrondissements et les gouvernements, afin de garantir l'application du Plan à l'ensemble du territoire montréalais et d'assurer l'arrimage du Plan avec les plans des arrondissements.

Pour la CCMM, « il est particulièrement important que les exercices de planification menés à l'échelon des arrondissements, de la Ville et de la CMM partagent les mêmes objectifs d'ensemble » (mémoire, document 8.9, p. 3) et qu'« il ne subsiste aucune équivoque quant aux besoins en matière de gouvernance découlant de la vision du

Centre mise de l'avant dans le Plan, à commencer par une définition encore plus explicite du partage des responsabilités entre, principalement, les services corporatifs de la Ville de Montréal et ceux de l'arrondissement de Ville-Marie » (p. 7).

Une participante souligne l'importance d'une vision métropolitaine. Selon elle, « quelle que soit l'issue des défusions, le gouvernement du Québec devra reconnaître le Plan d'urbanisme tel que présenté comme devant être le schéma d'aménagement de la CUM ou du conseil d'agglomération » (M^{me} Phyllis Lambert, mémoire, document 11.20, p. 4).

Priorités d'action, indicateurs et échéanciers

La CCMM recommande de cibler les enjeux et les projets les plus importants pour l'ensemble de la métropole « compte tenu du défi majeur que représentent la mise en œuvre et le financement des projets envisagés » (mémoire, document 8.9, p. 9). Plusieurs participants souhaitent que les priorités s'accompagnent d'engagements fermes et que le document complémentaire soit raffermi. Pour le Centre d'écologie urbaine de Montréal, la mise en œuvre du Plan d'urbanisme suppose des indicateurs permettant d'assurer la bonne coordination des politiques et des règlements qui s'ensuivront (mémoire, document 10.6).

La CSDM déplore le manque de références de base sur les caractéristiques de la population, lesquelles permettraient d'établir « des stratégies de répartition d'équipements, de services, de logement et de loisir selon les types identifiés » (mémoire, document 11.2, annexe, p. 1). Elle suggère d'ajouter au Plan d'urbanisme « le diagnostic, l'étude et la planification des activités (pratiques sociales et spatiales) que l'individu développe dans l'espace concret » (p. 2).

Le suivi et l'évaluation du Plan

Les attentes sur la mise en œuvre et le suivi du Plan sont nombreuses. Même si elle est déjà prévue au Plan, de nombreux citoyens ont insisté sur la nécessité d'une évaluation annuelle à laquelle la population participerait.

Plusieurs organismes s'interrogent d'ailleurs sur la place accordée à la concertation et à la participation de la population dans la mise en œuvre du Plan (Chaire Approches communautaires et inégalités de santé, mémoire, document 10.16, p. 1) et la contribution des groupes communautaires (Regroupement Information Logement de Pointe Saint-Charles, mémoire, document 10.13).

Divers organismes demandent aussi à la Ville d'instaurer un véritable partenariat entre les acteurs locaux, les arrondissements et les services centraux, une fois le Plan d'urbanisme adopté. Le GRT Bâtir son quartier propose par exemple la création d'un comité de travail permanent afin de créer des conditions facilitant la réalisation des actions prévues au Plan (mémoire, document 11.6).

4 Les enjeux de la révision du Plan d'urbanisme

Comme le montre le chapitre 3, les participants de la consultation publique sont davantage préoccupés par les problématiques soulevées dans le Plan et par la mise en œuvre de celui-ci que par les propositions d'aménagement et de gestion du territoire proprement dites. La commission a voulu cerner ces préoccupations dans le chapitre 4, en les regroupant sous forme d'enjeux.

Les enjeux sont d'abord thématiques, exprimant les progrès et les bénéfices que les citoyens attendent du Plan. D'autres enjeux sont transversaux : ils touchent souvent plus d'un thème et interpellent plusieurs services de la ville, voire des partenaires extérieurs. Ils mettent aussi en lumière la portée pan-montréalaise du Plan, visant les éléments dont l'intégrité et la cohérence doivent être préservées sur toute l'étendue du territoire montréalais.

Le Plan d'urbanisme de la ville de Montréal est à la fois complexe et ambitieux. Il veut être « un contrat social entre la Ville, les gouvernements, les partenaires privés et communautaires et l'ensemble de la population » (document 1.2, p. 2). Il s'inscrit dans la continuité du *Sommet de Montréal* de juin 2002, qui a demandé « que le Plan d'urbanisme devienne le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire ».

Une vision large et ambitieuse

L'élaboration du Plan a nécessité un effort considérable de planification, de concertation et de consultation, mais sa mise en œuvre sera fortement conditionnée par l'achèvement d'un ensemble de politiques sectorielles dont plusieurs devraient paraître dès l'automne 2004. L'approche du Plan est plutôt innovatrice. Elle aborde des problématiques qui dépassent le contenu des plans d'urbanisme précédents et dont la résolution interpelle de nombreux services municipaux et des partenaires extérieurs à la Ville. Il s'ensuit que « le Plan d'urbanisme doit être considéré comme dynamique et évolutif (document 1.2, p. 2). »

Cette approche large, inclusive et évolutive a l'avantage de permettre une réflexion en profondeur sur ce que l'on peut appeler le contenu politique de la gestion municipale. Aux yeux de la commission, c'est bien ainsi que les individus et les groupes l'ont compris puisqu'ils ont soulevé les questions du logement, du transport, de l'environnement, du patrimoine, de la santé, etc. Par ailleurs, le caractère évolutif du document soulève une inquiétude, celle d'être en face d'une cible mouvante. Les intentions semblent généreuses. Quelles sont les garanties de mise en œuvre de ces intentions, étant donné l'état d'indétermination dans lequel on se trouve ?

C'est dans ce contexte que la commission se penche, dans le présent chapitre, sur les principaux enjeux soulevés par l'examen public du Plan d'urbanisme. Le mot enjeu est ici pris dans son sens courant : ce que l'on peut gagner ou perdre dans une entreprise. Plus restrictif que le terme anglais *issue*, le terme enjeu s'inscrit au cœur des tensions entre les acteurs. Ce n'est pas uniquement un thème évoqué ou un souhait, mais plutôt un choix et donc la prévalence d'un point de vue dans la prise en compte de la multiplicité des acteurs et de la diversité des intérêts.

Enjeux sectoriels et enjeux transversaux

Au chapitre suivant, la commission abordera davantage les mécanismes de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Mais on comprendra qu'il n'y a pas une distinction nette entre les enjeux et la mise en œuvre car l'objet d'une décision est fonction des enjeux en cause.

Pour la commission, la consultation publique révèle deux types d'enjeux, les uns sectoriels et les autres transversaux, qui correspondent à autant de préoccupations des citoyens. Les commentaires et les avis des citoyens reflètent leur connaissance du milieu. Ils s'inspirent aussi de réflexions suscitées soit par le quotidien de la vie, soit par leur engagement dans l'activité économique ou communautaire.

Les enjeux sectoriels rendent compte des préoccupations à caractère thématique que le Plan d'urbanisme suscite précisément parce qu'il se veut une référence générale pour la planification et la mise en œuvre des interventions sur le territoire de la Ville. Les enjeux sectoriels retenus par la commission sont le transport, le logement, l'emploi, les milieux naturels auxquels se rattachent les espaces verts, les parcs et les rives, la qualité de l'environnement urbain et le patrimoine bâti.

Les enjeux transversaux prennent acte de ce que les citoyens de Montréal forment une collectivité, d'où la nécessité d'une approche pan-montréalaise autant sur le plan de l'aménagement que dans une perspective sociale. Les enjeux transversaux touchent la santé, le partage des compétences municipales, l'accessibilité universelle et l'inclusion sociale.

Par contraste avec les sujets qui ont révélé des enjeux particulièrement importants aux yeux des citoyens, d'autres éléments du Plan d'urbanisme ont suscité peu de questions durant les séances publiques d'information. Les commentaires et les attentes exprimés à leur sujet sont également peu nombreux dans les mémoires et les interventions verbales. Ainsi, le développement économique de même que les questions touchant le paysage urbain et le design urbain n'ont été abordés qu'occasionnellement.

Pourtant, les travaux préparatoires à l'élaboration du Plan comprennent plusieurs études de la forme urbaine. De même, la caractérisation du patrimoine et des attributs architecturaux des arrondissements s'appuient sur un processus d'inventaire approfondi qui se poursuit mais qui est largement réalisé. Ces travaux ont servi de référence aux objectifs et aux actions énumérés dans le Plan d'urbanisme. De plus, le document complémentaire contient des dispositions relatives à l'encadrement réglementaire applicable au paysage urbain, à la forme urbaine, au design et à l'architecture.

Aux yeux de la commission, même si les questions du développement économique, du paysage urbain et du design n'ont pas eu le même relief en consultation publique que d'autres thèmes, rien ne permet de conclure qu'ils sont moins pertinents ou qu'ils n'intéressent pas les citoyens.

L'enjeu du transport

L'enjeu du transport a été au cœur d'un très grand nombre d'interventions. D'une part, la planification des réseaux de transport pan-montréalais relève du ministère des Transports et échappe en partie à l'autorité municipale. Les choix du MTQ pour les grands axes routiers (autoroutes 40, 30, 640, 25, etc.) structurent le territoire

métropolitain et l'inscrivent dans une stratégie d'aménagement et de l'économie qui conditionne le devenir de Montréal. Le trafic de transit est-ouest, nord-sud, doit-il passer par Montréal ? Est-il opportun de faire de Montréal la plaque tournante du transport des marchandises ? Comment s'établit la concertation entre les transports aérien, maritime et routier, surtout dans le cas des marchandises ?

Le Plan d'urbanisme semble favoriser nettement le transport en commun (train, métro, autobus, SLR) et les solutions de rechange à l'automobile telles que le vélo et la marche, tant pour des raisons de pollution atmosphérique et de pollution sonore que pour la tranquillité des quartiers. Il y a une tension évidente entre l'accès des populations des arrondissements périphériques et des couronnes nord et sud au centre-ville par transport public et par automobile et le désir de quiétude des résidents des quartiers traversés.

Pour ceux qui se rendent au centre-ville, la rapidité et l'efficacité des transports prévalent. Pour les résidents des quartiers traversés, l'arrivée massive de gens venant de l'extérieur constitue une intrusion. Toute politique de transport qui favorise la fluidité et la rapidité des déplacements semble implicitement favoriser l'étalement urbain et porter atteinte à la qualité de vie des résidents de la ville. Inversement, rendre plus difficile l'accès à la ville peut avoir pour conséquence le déplacement des emplois de la ville vers la périphérie.

C'est à la fois vers le transport en commun et vers une redéfinition précise du transport des marchandises sur le territoire montréalais que semble s'orienter le débat, un débat récurrent et toujours complexe : rue Notre-Dame, ouverture de l'autoroute 25 et pont sur la rivière des Prairies, échangeur Souigny, chemin Cavendish, ouverture du boulevard Morgan, améliorations à l'autoroute 40, désenclavement de l'Est de l'île, etc.

Il y a une corrélation qui semble évidente entre la banlieue et l'automobile alors que la résidence dans un quartier central densément peuplé favoriserait l'indépendance à l'égard de l'automobile. Jusqu'où et comment les citoyens peuvent-ils se libérer de l'emprise de l'automobile ? Cela peut-il se traduire en objectifs stratégiques précis et être mesuré à partir de paramètres acceptés par tous ?

L'enjeu du logement

Avec le transport, la question de l'habitation a été au cœur du débat lors de l'audience, principalement autour des questions du logement abordable et du logement social. Pour l'essentiel, Montréal est une ville déjà bâtie. Les terrains disponibles pour de nouveaux développements domiciliaires présentent des contraintes de mise en valeur. Comment la Ville atteindra-t-elle son objectif de 60 000 à 75 000 nouveaux logements en dix ans et à quels types de ménages ces logements seront-ils accessibles ?

La notion de logement abordable est nécessairement controversée car l'abordable de l'un est l'inaccessible de l'autre. Les groupes sociaux insistent pour parler de logement social, c'est-à-dire de logement subventionné par l'État et dont le loyer correspond à la capacité de payer de l'occupant. Comment s'assurer qu'une quantité raisonnable de logements abordables, voire sociaux, sera incluse dans les projets de développement résidentiel privés ? Faut-il recourir à une règle uniforme pour l'ensemble du territoire montréalais ou moduler selon les arrondissements ? Comment également prévenir l'exclusion ou la ghettoïsation des populations moins nanties ?

Par ailleurs, très largement, la ville se reconstruit sur elle-même par le jeu de la rénovation urbaine et par de nouvelles affectations du territoire, notamment dans des secteurs industriels dont les sols sont réhabilités à des fins résidentielles. Dans le cas de rénovations, faut-il favoriser l'accès à la propriété privée, ce qui semble en soi un objectif souhaitable, ou empêcher la transformation de logements en propriétés divisées pour permettre aux populations en place, qui ont fait souvent l'histoire du quartier, de rester dans leur milieu ? Mais ce faisant, risque-t-on de confirmer un Montréal pauvre dans les anciens quartiers populaires ? Comment concilier les exigences de l'équité et de la solidarité ?

Fait troublant, si le nombre de logements et de ménages augmente, la population totale, elle, n'augmente pas, ce qui signifie que la taille des ménages diminue. Comment alors s'assurer de la disponibilité de logements adéquats pour les familles nombreuses ? Comment enfin s'assurer de l'accessibilité de logements adéquats aux personnes ayant des limitations fonctionnelles ? Comment intégrer cette préoccupation dès le départ dans la planification plutôt que d'y faire face in extremis à la toute fin ?

L'enjeu du logement convenable et réellement abordable témoigne d'une tension entre une problématique sociale axée sur les résidents et sur le droit au logement et une problématique financière intéressée à la hausse de la valeur des terrains et des immeubles et à la rentabilité des investissements. La résolution de cette tension passe nécessairement par le champ politique.

L'enjeu de l'emploi

On ne fait pas qu'habiter en ville. On y travaille pour gagner sa vie et on y élabore les expressions symboliques de la culture. Ces deux thèmes ont été relativement absents de l'audience, celui de l'emploi plus encore que celui de la culture, évoqué de diverses façons par la référence à l'histoire, au patrimoine et aux institutions culturelles.

Sur le plan de l'emploi, la physionomie de Montréal a été très marquée par l'industrialisation du XIX^e siècle et du début du XX^e : chantiers maritimes, industrie ferroviaire, industrie lourde souvent situés près du fleuve. La transformation progressive du secteur de l'emploi s'est produite pour Montréal comme pour toutes les autres métropoles : tertiarisation massive, développement des secteurs du savoir, de la santé, de la culture et des loisirs, biotechnologies, etc. Toutefois, quelques intervenants ont signalé l'importance de chercher à garder à la fonction industrielle les parties des territoires affectés à cette fin et donc de développer des stratégies de conversion proprement industrielle sur ces territoires mêmes.

D'autres intervenants se sont inquiétés du problème de la mixité des vocations, notamment dans l'Est de Montréal, à cause des risques ou des nuisances associés à certains types d'usages et à leur impact sur les résidents.

Il semble y avoir une série de tensions non résolues entre le développement de l'emploi et la fonction résidentielle, comme si les deux fonctions devaient s'exclure alors qu'elles sont complémentaires au niveau de la vocation globale de la ville. À cet égard, le Plan d'urbanisme identifie neuf critères sur la qualité des milieux de vie. Le neuvième critère est le suivant : « des emplois diversifiés et intégrés de façon harmonieuse aux milieux de vie ou à proximité » (document 1.2, p. 13). La Ville a aussi promis une *Stratégie de*

développement économique (document 1.2, p. 96) et tout laisse à penser que son option stratégique sera celle de la mixité des fonctions plutôt que de la ségrégation.

Dans le projet de Plan d'urbanisme actuel, la réflexion sur le développement économique et l'emploi est peu élaborée. Or, le poids de ce type d'argument sur la décision des responsables politiques est traditionnellement très lourd. Il y a donc intérêt pour la Ville à pousser plus loin sa réflexion en ce domaine afin d'offrir un cadre de pensée et de discussion plus précis et plus clair. La tension travail-résidence est un des gonds du défi urbain, qui recoupe d'ailleurs les questions du transport et du logement.

L'enjeu de la santé

D'une manière générale, dans l'ensemble de la société, la préoccupation pour la santé occupe actuellement la première place. C'est à la fois le reflet du vieillissement de la population, mais aussi le résultat d'une quête exacerbée de la santé parfaite : services universels et gratuits, médication intensive, développement des technologies de pointe, etc. Le discours autour de la santé tendrait alors à restreindre la définition de la santé à la dispensation de soins médicaux et aux interventions techniques du système de santé.

Pourtant, la santé est définie d'une manière plus large que l'absence de maladie et la prestation de services. Elle intègre toute la dimension psychologique, communautaire et sociale de l'activité humaine. La santé, selon la *Charte d'Ottawa pour la promotion de la santé*, « résulte... de l'aptitude à prendre des décisions et à contrôler ses conditions de vie, et de l'assurance que la société dans laquelle on vit offre à tous ses membres la possibilité de jouir d'un bon état de santé » (Organisation mondiale de la santé, 1986). Dans cette perspective, « soutenir les actions issues du milieu visant une meilleure santé physique, psychologique et sociale est de plus en plus perçu comme la nouvelle façon d'améliorer la santé des populations » (Ministère de la Santé et des Services sociaux, 2000).

Bien qu'il ne soit pas l'objet d'une orientation du Plan, l'enjeu de la santé recoupe plusieurs aspects de celui-ci. Il touche aussi bien à la qualité de l'eau et de l'air qu'aux risques chimiques et technologiques, au bruit, au stress urbain, à la qualité du logement, au trafic, à la sécurité publique, aux espaces verts mais aussi à l'emploi, au confort ou à l'inconfort, au niveau et au style de vie, à la qualité de la vie communautaire et sociale de la ville. Dans son mémoire, l'OMISS retient deux priorités : les transports actifs (transports en commun, vélo et marche) et les espaces verts. Il attire aussi l'attention sur la situation des personnes très âgées (mémoire, document 10.11). Le mémoire de la Chaire Approches communautaires et inégalités de santé insiste sur la participation active des citoyens comme élément clé d'une stratégie efficace (mémoire, document 10.16).

Même si la Ville de Montréal n'a pas identifié la santé comme un enjeu distinct, elle y fait allusion d'une façon indirecte à travers les orientations retenues. La prise en compte de ces orientations de manière intégrée et concertée est de nature à favoriser la promotion de la santé de la population.

La commission juge important de prendre en considération les milieux les plus exposés à la pollution de l'air, au bruit et aux risques technologiques afin de déterminer d'une manière plus rigoureuse les interventions rendues nécessaires par la dégradation des

conditions environnementales dans certains quartiers de Montréal. On a pointé du doigt la qualité de l'air dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. On peut s'attendre à ce que la requête sur la santé aille s'accroissant, ce qui posera en retour aux planificateurs des défis inusités.

Le partage des compétences

Il n'est pas simple de parler actuellement de Montréal comme d'un tout unifié puisque, avant la fusion, il y avait vingt-neuf municipalités dans la Communauté urbaine de Montréal. En 2002, le gouvernement a fusionné ces vingt-neuf municipalités en une seule, la nouvelle ville de Montréal. En créant cette nouvelle ville, le gouvernement a procédé à un réaménagement de sa structure politique et administrative par la création d'arrondissements dotés de pouvoirs nouveaux. Comme il s'agit d'une structure nouvelle, la culture politique en est encore incertaine et le rapport précis entre ce que l'on peut appeler Montréal (ou la ville-centre) et les arrondissements reste encore indéterminé. Cela est très important pour la mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Comment les orientations générales du Plan prévues pour l'ensemble du territoire montréalais seront-elles assurées par les arrondissements ?

Faut-il donner plus de pouvoirs aux arrondissements avec le risque d'une absence de cohérence et d'intégration du Plan, avec aussi le risque de fortes inégalités entre les arrondissements en termes d'équipements publics, de logement, de cadre de vie ? Faut-il à l'inverse donner plus d'autorité à la ville-centre et aux règles directrices du Plan et en conséquence diminuer la marge de liberté et d'initiative des arrondissements ?

Dans le concret, l'apprentissage, tant au plan politique qu'au plan administratif, des relations entre la Ville et les arrondissements prend forme et l'intégration du Plan d'urbanisme et des politiques sectorielles représente un défi.

Or, la mise en œuvre du Plan et des politiques censées s'appliquer à l'ensemble du territoire montréalais fera face à une nouvelle incertitude compte tenu du nouveau découpage du territoire de l'agglomération montréalaise, à la suite des référendums du 20 juin 2004. On peut penser que les efforts des dernières années pour mettre en place la nouvelle ville de Montréal avec ses arrondissements correspondaient à un désir de cohérence et de planification dont le Plan constitue une pièce maîtresse. Comment s'assurer que le retrait d'anciennes villes ne provoque pas l'effritement ou l'affaiblissement du Plan d'urbanisme au mépris de la cohérence d'ensemble, ou au risque d'inégalités nouvelles ?

Cet enjeu a été souvent évoqué lors de l'audience à cause de la vision d'ensemble dont le Plan est porteur. Pour la commission, il est important que le Plan d'urbanisme s'applique de la même manière à l'ensemble du territoire de l'agglomération, soit aux arrondissements comme aux villes reconstituées.

L'accessibilité universelle

L'accessibilité constitue un enjeu transversal de toute politique urbaine. Accessibilité financière pour les personnes à statut financier précaire, accessibilité physique pour les personnes, nombreuses en milieu urbain, ayant des limitations fonctionnelles. La question de l'accessibilité des équipements municipaux pour ces personnes oblige à penser la ville autrement, à élargir notre regard dès l'étape de la planification et de

l'aménagement. Si l'on y pense dès le départ, les solutions sont plus nombreuses et moins coûteuses. Si l'on n'y pense pas, les solutions sont difficiles et souvent bancales. La commission tient à signaler cette question d'accessibilité universelle. La commission épouse ce principe parce qu'il est préférable à des aménagements adaptés ou distincts, ciblant les diverses catégories de personnes ayant des limitations fonctionnelles.

L'inclusion sociale

La diversité de la collectivité montréalaise est une de ses richesses, d'autant plus qu'elle se manifeste à l'échelle de la plupart des arrondissements. Le maintien de cette diversité constitue le défi de l'inclusion sociale. Celle-ci est fondée sur l'esprit de solidarité et la valorisation des différences. Elle fait appel à une approche de mixité qui vise à maintenir un tissu social où vivent dans l'harmonie des citoyens appartenant à des cultures et des ethnies différentes, à toutes les catégories d'âge et de revenu, aux minorités visibles ou autres comme aux groupes majoritaires.

L'inclusion sociale est notamment portée par la *Stratégie de revitalisation urbaine intégrée* proposée dans le Plan d'urbanisme. Cette stratégie prendrait la forme de plans de revitalisation urbaine locaux, portant non seulement sur le cadre physique mais aussi sur les facteurs sociaux et économiques. Elle commande par conséquent une approche intégrée et multisectorielle, faisant appel à un effort concerté d'organismes publics et institutionnels, de groupes communautaires, d'entreprises et de citoyens. Le Plan d'urbanisme indique les secteurs plus particulièrement visés par la stratégie de revitalisation urbaine, mais l'esprit de la stratégie devrait imprégner tout le territoire de la ville.

L'inclusion sociale passe aussi par une politique de l'habitation qui valorise la diversité dans la typologie, la tenure et les clientèles cibles des projets résidentiels. À cet égard, il s'agit, par exemple, d'éviter que la transformation d'un quartier oblige les ménages à revenu faible ou modeste à le quitter parce qu'ils n'ont plus les moyens d'y habiter. Il s'agit aussi d'éviter le clivage à l'intérieur d'un quartier traditionnellement diversifié, où l'inclusion sociale joue implicitement depuis plusieurs générations. Dans cette perspective, la *Stratégie municipale en matière d'habitation* de la Ville pourrait viser à inclure, au besoin par règlement, une proportion prédéterminée de logements sociaux dans les projets résidentiels majeurs. Elle proposerait aussi des moyens efficaces de combattre les pratiques discriminatoires à l'endroit des locataires.

5 L'analyse de la commission

Comme l'ont fait un grand nombre de participants, la commission souligne le caractère englobant du nouveau Plan. En fait, le rôle intégrateur que la Ville destine à son Plan d'urbanisme constitue un formidable défi. En plus de s'inscrire dans une dynamique métropolitaine encadrée par le futur schéma d'aménagement et de développement de la CMM, le Plan ne deviendra opérationnel qu'à travers sa prise en charge par les arrondissements. Sa mise en oeuvre passe aussi par les stratégies et les politiques en voie d'élaboration et par les programmes d'immobilisations de la Ville, de l'État et des organismes publics.

L'analyse de la commission suit la structure générale du Plan d'urbanisme. Elle cible à la fois son contenu, sa mise en oeuvre et certains éléments qui lui sont extérieurs. Dans ses avis et recommandations, la commission relève les points où il paraît nécessaire de clarifier et de préciser la portée du Plan. Elle cherche à préserver l'intégrité pan-montréalaise du Plan dans toutes les composantes où les citoyens ont privilégié ce caractère. Quand c'est possible et opportun, la commission propose des passerelles vers la structure politique et administrative et l'ensemble des instances qui interviennent sur le territoire de la ville.

Le parti d'aménagement et le cadre de gestion du territoire

Dans son Plan d'urbanisme, la Ville a traité les affectations et les paramètres de densité de façon générale, en laissant aux arrondissements le soin de les définir avec plus de précision.

Le développement durable se veut au cœur du parti d'aménagement adopté par le Plan d'urbanisme. Les participants se rallient au parti proposé et reconnaissent que les orientations du Plan sont axées sur le développement durable. En fait, leur sensibilité à l'égard du développement durable les a amenés à faire un lien entre celui-ci et leurs préoccupations relatives à d'autres problématiques. Les interventions touchant le logement et la santé en sont la meilleure illustration.

Avant d'analyser les orientations à partir des propos des participants, il convient de rappeler qu'elles sont encadrées par les deux éléments qui constituent le noyau dur de tout plan d'urbanisme et servent de base à la réglementation :

- l'affectation du sol, qui encadre les usages définis dans le règlement de zonage;
- la densité de construction, qui sera précisée entre autres en termes de coefficient d'occupation du sol, de limites de hauteur et de paramètres d'implantation.

À Montréal, par surcroît, le document complémentaire qui accompagne le Plan d'urbanisme contient des balises destinées à rendre cohérents certains volets de la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

L'affectation du sol et la densité de construction

Alors que le plan d'urbanisme de l'ancienne ville de Montréal traitait les affectations de façon détaillée, le nouveau Plan se rapproche des plans d'urbanisme des villes en voie d'urbanisation, où des affectations larges permettent aux règlements d'urbanisme de

conserver une flexibilité qui en facilite la modification. Ce modèle est adapté à la gestion des territoires à développer, alors qu'un encadrement plus contraignant est habituellement prescrit pour les villes et les quartiers déjà construits, où le tissu urbain évolue en se reconstruisant sur lui-même plutôt que par l'occupation d'espaces vacants.

Pour la densité, le nouveau Plan propose un découpage plus fin que pour l'affectation, comme le montre la carte de la densité de construction, reproduite en annexe 3. Cette carte est reprise à l'échelle locale dans les documents d'arrondissement, avec des paramètres dont l'interprétation et l'application appartiendront aux arrondissements.

Des prescriptions plus précises auraient sans doute exposé le Plan à d'innombrables modifications dès les premières années de sa mise en œuvre. Tel que proposé, le Plan d'urbanisme de Montréal apparaît comme un hybride entre le plan d'urbanisme habituel et le schéma d'aménagement et de développement des MRC et des anciennes communautés urbaines.

Une autre particularité distingue le Plan d'urbanisme de Montréal de celui des autres villes du Québec et le rapproche d'un schéma d'aménagement et de développement. Le Plan comprend un *document complémentaire* qui prescrit des règles et des critères applicables à tous les arrondissements, notamment à l'égard d'éléments porteurs de l'identité du lieu, comme le mont Royal, les entrées de la ville et les écoterritoires.

- ❖ *La commission reconnaît le bien-fondé du caractère général des affectations et des paramètres de densité du Plan. Ce caractère reflète la volonté de la Ville de faire de son Plan d'urbanisme le porteur d'une vision d'ensemble. La commission assortit toutefois son appui de trois considérations qui touchent les contraintes à l'occupation du sol, les secteurs d'emploi et les territoires sensibles.*

Les contraintes à l'occupation du sol

Dans le Plan d'urbanisme, les affectations correspondent au potentiel général des secteurs, mais elles ne semblent pas prendre en compte les contraintes. Or, en définissant les usages et en fixant les conditions d'implantation, les arrondissements devront tenir compte des contraintes à l'occupation et à la mise en valeur des terrains. De ce point de vue, la documentation du Plan présente des lacunes. Les plus importantes concernent les contraintes reliées à la qualité des sols et à la présence de risques et de nuisances associés aux grandes infrastructures et aux industries.

L'information relative aux terrains contaminés n'apparaît ni dans la cartographie générale ni dans les documents d'arrondissement. En séance publique, le responsable du projet a déclaré que les terrains qu'on estime contaminés n'avaient pas tous été caractérisés. L'évaluation des risques, qui n'est pas terminée, repose sur les usages passés et sur les études de certains sites (M. Pierre Sainte-Marie, séance du 26 mai 2004, p. 45).

Quant aux infrastructures, les corridors de circulation, les aéroports, les voies ferrées et leurs cours de triage et les réseaux de transport d'énergie soumettent leurs abords à des contraintes, à des risques ou à des nuisances comme le bruit ou les odeurs. C'est d'ailleurs pourquoi la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit que le schéma

d'aménagement et de développement doit « déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général » (art. 5, premier alinéa, par. 5°).

Les cartes du Plan montrent les principales infrastructures routières et ferroviaires, le réseau de transport d'électricité, le Port de Montréal et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Dans le document complémentaire, la Ville formule l'intention de mitiger l'impact des infrastructures. Toutefois, parmi les nuisances connues, seule l'empreinte sonore de l'aéroport est cartographiée dans le Plan.

- ❖ *La commission recommande que le Plan d'urbanisme présente l'information la plus récente sur la contamination des sols. Les cartes des infrastructures et des lignes de transport d'énergie devraient être assorties de leurs aires de contraintes. La commission considère cette information indispensable à l'établissement des mesures de prévention et d'atténuation relatives aux nuisances et aux risques liés aux contraintes d'occupation du sol.*

Les secteurs d'emploi

La carte intitulée *Le schéma des secteurs d'emploi* (document 1.2, carte 2.4.1) constitue une sorte de plan d'affectation particulier établissant sept catégories de secteurs. Sans que cette carte ait le même caractère obligatoire que le plan d'affectation du sol, les catégories indiquées au schéma des secteurs d'emploi devraient contribuer à encadrer avec plus de précision la gamme des usages des secteurs à vocation économique et leurs conditions d'aménagement.

Le Plan d'urbanisme se veut en effet un outil stratégique de développement économique. Il servira aussi à faciliter l'harmonisation des usages industriels, commerciaux et résidentiels. Pourtant, le Plan ne contient pas de carte-synthèse combinant l'affectation du sol et le schéma des secteurs d'emploi. On n'en retrouve pas non plus dans les documents d'arrondissement.

- ❖ *Selon la commission, le plan d'affectation du sol devrait intégrer les catégories indiquées au schéma des secteurs d'emplois.*

Les territoires sensibles

Ce commentaire porte sur divers types d'unités de territoire dont le devenir inquiète considérablement de nombreux participants. Il s'agit des écoterritoires, des secteurs de planification détaillée et des secteurs patrimoniaux. Ces catégories d'unités de territoire sont définies dans le Plan d'urbanisme et font l'objet de dispositions dans le document complémentaire.

Sans entrer dans l'analyse particulière à chaque type d'unité, la commission note que les objectifs et les mesures proposés par le Plan ne sont pas nécessairement reflétés dans le plan d'affectation du sol. Ainsi, pour ce qui concerne les écoterritoires et les secteurs de planification détaillée, les planches leur donnent des contours flous (document 1.2, carte 2.6.3 et p. 213). Sur la carte d'affectation du sol, les écoterritoires et les secteurs de planification détaillée se fondent dans les affectations générales.

La carte du patrimoine bâti (document 1.2, carte 2.6.1) donne aux secteurs patrimoniaux des contours précis qui sont repris dans les documents d'arrondissement. Toutefois, le lien avec les affectations n'est pas explicite. À titre d'exemple, plusieurs propriétés institutionnelles de grande valeur patrimoniale sont incluses dans des secteurs d'affectation résidentielle. L'encadrement règlementaire du patrimoine serait assuré par des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) dont l'élaboration et l'application sont laissées entièrement aux arrondissements.

- ❖ *La commission recommande que les territoires sensibles, dont la préservation ou la mise en valeur sont assujetties à des mesures particulières, soient identifiés sur le plan d'affectation des sols.*

Le transport des personnes et des biens

Le Plan d'urbanisme propose plusieurs interventions majeures sur les réseaux de transport. Selon la commission, ces interventions devront être explicitement arrimées aux orientations gouvernementales, notamment celles déposées par le gouvernement du Québec sous le titre *Une vision d'action commune – Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021* (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2001).

Ces interventions devront également être arrimées aux planifications stratégiques de l'AMT, de la STM et des intervenants dans le domaine du transport des marchandises. Elles devront aussi s'inscrire dans le cadre d'une planification à court, moyen et long terme qui permettra d'assurer un financement adéquat et pérenne, par exemple dans le cadre de l'élaboration et du suivi du programme triennal d'immobilisations de la ville. À cet égard, le *Plan de transport* en voie d'élaboration et dont l'adoption est prévue en 2005 constitue un outil privilégié.

- ❖ *La commission recommande que le Plan de transport indique de façon explicite comment les diverses interventions proposées sur le réseau routier seront coordonnées dans le temps entre les principaux acteurs, tant sur le plan technique que financier.*

Le transport collectif et la réduction de l'utilisation de l'automobile

Tous les participants qui se sont prononcés sur le transport collectif ont appuyé les objectifs du Plan favorisant les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun. Certains ont soulevé quelques réserves et soumis leurs suggestions quant aux moyens proposés pour atteindre ces objectifs. La majorité d'entre eux ont aussi demandé que de nouvelles dessertes soient établies et que la fréquence des passages du métro, des trains et des autobus soit augmentée.

De nombreux participants ont noté l'absence d'objectifs précis visant l'augmentation de la part modale du transport en commun et la réduction de l'utilisation de l'automobile. De tels objectifs seraient impératifs, compte tenu des tendances actuelles quant à la croissance du parc automobile dans la région métropolitaine.

- ❖ *La commission recommande à la Ville d'établir des objectifs quantitatifs précis portant sur la réduction de l'utilisation de l'automobile et sur l'augmentation de la part modale du transport en commun. L'atteinte de ces objectifs devrait faire partie du bilan annuel de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.*

Le Plan prévoit l'implantation de mesures en faveur du transport collectif telles que des voies réservées, des feux de préemption, de la signalisation et du marquage le long d'une vingtaine d'axes routiers. La commission note que l'AMT et la STM souhaitent collaborer avec la Ville pour établir des priorités d'intervention, en particulier pour l'implantation de dessertes en sites propres.

- ❖ *La commission recommande que la Ville mette en œuvre des mesures en faveur du transport collectif le plus rapidement possible, compte tenu des problèmes grandissants de congestion aux heures de pointe sur les grands corridors routiers. La commission recommande aussi que les priorités d'intervention soient établies en concertation avec l'AMT et la STM.*

La consultation publique a permis de mettre en évidence l'existence de plusieurs variantes pour aménager de nouvelles dessertes en transport collectif, comme les tracés nord et sud d'un lien ferroviaire entre le centre-ville et l'Aéroport.

- ❖ *La commission recommande que les nouvelles dessertes de transport collectif fassent l'objet d'études de variantes, afin d'assurer que l'option choisie tienne compte à la fois des impacts sur les milieux de vie traversés et des aspects économiques et techniques comme les temps de parcours, l'achalandage et l'intermodalité.*

La commission note qu'il y a consensus sur les besoins à combler pour améliorer la desserte en transport collectif dans l'Est, dans l'Ouest et dans le Sud-Ouest de l'île. Il n'y a toutefois pas de consensus quant aux tracés et aux équipements choisis. Ainsi, les citoyens sont généralement plus favorables aux équipements qui ont le moins d'impacts négatifs sur la qualité de l'air et le climat sonore.

- ❖ *La commission recommande à la Ville d'associer les citoyens des quartiers concernés à la validation des choix de tracés et d'équipements de transport collectif, afin d'assurer le succès des moyens mis en œuvre.*

La commission attache par ailleurs une grande importance aux besoins en transport des personnes ayant des limitations fonctionnelles et aux solutions à développer, en particulier en transport collectif. La commission souligne aussi combien les moyens proposés pour valoriser les déplacements des piétons et des cyclistes ont été accueillis favorablement par les participants. À cet égard, le réaménagement des voies publiques et le *Plan d'action vélo* devraient être mis en œuvre sans délai.

La politique de stationnement

La *Politique de stationnement*, qui sera intégrée au *Plan de transport*, a soulevé beaucoup d'attentes. De nombreux participants ont appuyé la réduction de l'offre de stationnement comme moyen à privilégier pour diminuer l'utilisation de l'automobile. À cet égard, la commission estime qu'il est souhaitable de réduire l'offre en stationnement au centre-ville et à proximité des lieux d'emplois desservis par le transport collectif. Elle considère également que la gestion du stationnement en milieu résidentiel commande une attention particulière.

- ❖ *La commission recommande que dans les milieux résidentiels, les mesures de gestion de la circulation et du stationnement facilitent l'utilisation d'autres modes de transport que l'automobile.*

Le réseau routier

Le Plan propose de parachever le réseau artériel et identifie dix-sept liens routiers nécessitant des travaux de réfection, de réaménagement ou de relocalisation ainsi que trois liens routiers dont le tracé reste à préciser. Quant au prolongement de l'autoroute 25, le Plan propose d'en poursuivre l'étude sous la forme d'un projet de boulevard urbain avec un pont à péage, un corridor de transport collectif et un lien cyclable.

La commission note que sur une vingtaine de projets identifiés au Plan, plus de la moitié relèvent en tout ou en partie du ministère des Transports du Québec. De plus, certaines interventions touchent des liens routiers ciblés pour aménager de nouvelles dessertes de transport collectif.

Comme on l'a vu au chapitre 3, les projets d'interventions sur les infrastructures routières ont soulevé de nombreux commentaires de la part des participants, parfois à l'opposé les uns des autres. Pour plusieurs, certains projets semblent incompatibles avec les objectifs de protection des milieux naturels et de réduction des émissions de polluants atmosphériques. Des choix de tracés ont fait l'objet de critiques et d'objections, notamment dans l'Est et dans l'Ouest de l'île. Le désenclavement de l'Est apparaît aussi comme une priorité pour assurer la mobilité des biens et des personnes.

Les projets de réaménagement de la rue Notre-Dame et du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval ont fait l'objet de plusieurs interventions. Un élu de l'arrondissement de Montréal-Nord et la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal, par exemple, ont fortement appuyé ces projets. Des citoyens et des représentants d'organismes communautaires et environnementaux s'y sont par contre vivement opposés. Ces deux interventions majeures sur le réseau routier paraissent intimement liées et ne peuvent être élaborées séparément l'une de l'autre.

- ❖ *La commission est d'avis qu'avant d'entreprendre la réalisation de projets majeurs sur le réseau routier, il faut compléter le Plan de transport et le soumettre à l'examen public. Il est même souhaitable que le processus de planification associe les citoyens le plus tôt possible, de façon à leur permettre de participer à la définition des besoins, à l'établissement des priorités et à l'examen des solutions.*

Le réseau ferroviaire

L'utilisation des voies ferrées pour le transport collectif a été abordée de diverses manières et a fait l'objet de plusieurs interventions. Dans l'Est de Montréal par exemple, plusieurs participants ont soutenu que les voies ferrées existantes pourraient accueillir des lignes de train de banlieue vers Mascouche et vers Repentigny. Quant aux emprises ferroviaires désaffectées ou en voie de l'être, les propositions mises de l'avant par le Plan d'urbanisme soulèvent des réactions plutôt défavorables lorsqu'elles visent à faire circuler des autobus dans les couloirs d'emprises.

- ❖ *La commission recommande que les projets de démantèlement de voies ferrées et d'aliénation de terrains appartenant aux compagnies ferroviaires fassent l'objet d'un processus d'examen public pour évaluer la possibilité de conserver les voies ferrées à des fins de transport collectif sur rails et, à défaut, d'utiliser l'emprise pour un autre mode de transport collectif ou pour un parcours récréatif.*

Le transport des marchandises

Le Plan « confirme le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises » (document 2.1, page 33). Il identifie plusieurs lieux exigeant des interventions majeures afin d'accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs générateurs de mouvements de marchandises.

Réagissant à ces intentions, plusieurs participants ont souligné les nuisances associées à la croissance du transport par camionnage et demandé à la Ville de chercher plutôt à réduire le nombre de déplacements de véhicules lourds sur son territoire. Plusieurs ont également demandé d'établir des zones tampons suffisamment larges afin de minimiser les impacts entre les zones sensibles et les activités ferroviaires, maritimes, aéroportuaires et le long des corridors à fort débit de camions lourds.

La commission note que les attentes du milieu en matière de qualité de vie, de sécurité et d'environnement représentent un défi majeur pour l'industrie du transport des marchandises. La commission est d'avis que le développement de cette industrie doit privilégier une vision intégrée à l'échelle de la région métropolitaine, afin d'augmenter l'efficacité des déplacements et de renforcer les activités intermodales.

- ❖ *La commission recommande à la Ville et à ses partenaires d'encourager l'utilisation des différents modes de transport sans pour autant faciliter le transit par camions des marchandises n'ayant pas l'île de Montréal comme origine ou destination. L'utilisation de voies de contournement et de centres de transbordement à l'extérieur de l'île devrait être favorisée afin de soulager le réseau routier montréalais.*

Plusieurs participants ont rappelé qu'une quantité importante de matières dangereuses transportées par camions passent à proximité de quartiers résidentiels, en particulier dans l'Est de Montréal. La Ville devrait explorer des mesures applicables à la circulation des camions ainsi que d'autres modes de transport pour ces produits.

La commission note enfin que l'augmentation des convois de marchandises limite, dans certains corridors, la possibilité d'accroître le service des trains de banlieue. En vue d'optimiser le transport collectif sur le réseau ferroviaire existant, des solutions doivent être explorées dans un esprit de concertation entre les acteurs concernés.

L'habitation

Montréal souhaite accueillir, d'ici dix ans, la moitié des nouveaux ménages de la région métropolitaine. Le nombre estimatif d'unités de logements nécessaires se situe entre 60 000 et 75 000. Le Plan prévoit la construction de nouvelles habitations sur les terrains disponibles et le réaménagement d'édifices existants à des fins résidentielles. Dans ce dernier cas, les logements remplaceraient d'autres usages, généralement industriels, commerciaux ou institutionnels.

C'est toutefois sous l'angle de la problématique du logement que la fonction résidentielle a été surtout abordée en consultation publique. En grand nombre, les organismes intéressés et les citoyens ont poussé la Ville à préciser ses engagements.

Avec pour toile de fond la participation accrue des citoyens et des organismes, les préoccupations et les attentes en matière d'habitation gravitent autour de quatre idées :

des objectifs précis, l'inclusion de logements sociaux dans les projets résidentiels, la protection des logements existants, les précautions contre les nuisances et les risques.

Des objectifs précis

Selon la plupart des organismes œuvrant dans le domaine de l'habitation, les besoins à combler sont, avant tout, ceux des ménages à revenu faible ou modeste. À cet égard, plusieurs participants dénoncent la notion de logement abordable mise de l'avant par le Plan d'urbanisme. Cette notion serait trompeuse, selon eux, parce qu'elle englobe des types d'unités inaccessibles même aux ménages à revenu moyen.

- ❖ *La commission recommande à la Ville d'adopter des objectifs précis quant à la typologie des unités, à leur tenure et à la proportion de logements accessibles aux ménages les moins nantis. Elle devrait y inclure des objectifs distincts et explicites pour les logements sociaux, qui regroupent des logements locatifs subventionnés et des coopératives d'habitation.*

Une stratégie d'inclusion de logements sociaux

Le développement de logements sociaux ne se réduit pas à des objectifs quantitatifs. Il devrait aussi viser la mixité sociale. En favorisant la diversité du tissu social, la Ville favorise du même coup la qualité de vie et donne à l'ensemble des citoyens le même accès aux équipements collectifs. Plusieurs organismes ont vanté, à cet égard, des projets comme ceux des terrains Angus et de Benny Farm.

Le Plan prévoit une *Stratégie d'inclusion du logement abordable*, qui vise l'insertion de logements abordables dans les projets résidentiels d'envergure. Les secteurs à transformer et les grandes propriétés appelées à changer d'affectation sont le lieu privilégié pour appliquer cette stratégie d'inclusion. Plusieurs participants ont signalé à cet effet l'ancien centre de tri de Postes Canada, dans l'arrondissement Sud-Ouest, et l'Hippodrome de Montréal, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Le Plan d'urbanisme évoque d'ailleurs, pour ces propriétés publiques, une vocation largement résidentielle.

- ❖ *La commission recommande que la Stratégie d'inclusion prescrive une proportion minimum de logements sociaux, tant dans les projets résidentiels d'envergure que dans les secteurs à transformer.*
- ❖ *La commission estime que la mise en valeur des grandes propriétés publiques constitue une occasion exceptionnelle pour un processus concerté et exemplaire fondé sur la mixité sociale. La Ville devrait avoir pour règle d'associer les organismes locaux à l'élaboration des projets résidentiels sur ces propriétés et dans les secteurs à transformer. La création de comités consultatifs en matière de logement, comparables aux comités consultatifs d'urbanisme, devrait être considérée, notamment pour faciliter l'insertion de logements sociaux et pour assurer le maintien de la vitalité des quartiers.*

La protection du stock résidentiel, surtout les logements locatifs

Pour la plupart des intervenants, il est indispensable que la Ville protège le stock de logements existants, particulièrement les logements locatifs. Les mesures de

conservation du stock résidentiel sont devenues nécessaires pour contrer diverses tendances.

La première tendance est la transformation de logements ou de bâtiments résidentiels à d'autres fins, principalement commerciales et institutionnelles. Elle se fait surtout sentir au centre-ville et aux abords de grandes institutions comme les universités et les hôpitaux. La deuxième tendance est la transformation de logements locatifs en condominiums et celle de duplex en cottages. Cette tendance, qui touche surtout les quartiers denses en processus de gentrification, est celle qui inquiète le plus les organismes qui interviennent en matière de logement, surtout parce qu'elle s'accompagne souvent d'une perte nette de logements locatifs.

- ❖ *Selon la commission, la préservation du stock de logements devrait être un objectif incontournable de la politique d'habitation. La commission recommande que la transformation des logements soit soumise à un cadre de référence général, applicable à toute la ville. La commission recommande également à la Ville de revoir les pratiques de financement en matière d'habitation de façon à réserver ses subventions à des projets de logements locatifs.*

Les précautions contre les nuisances et les risques

Au début de ce chapitre, sous le thème des contraintes à l'occupation du sol, il a été question des nuisances et des risques associés à certains usages ou infrastructures. Les préoccupations à ce sujet ont été évoquées à maintes reprises en séance publique. Elles ont inspiré à la commission des réflexions à plusieurs endroits, dans ce rapport.

Sous le thème de l'habitation, la commission aborde les mesures touchant l'aménagement résidentiel en milieu bâti, particulièrement dans les secteurs à transformer. La commission note que le document complémentaire prévoit l'établissement de mesures destinées à atténuer les nuisances et les risques. Ce n'est toutefois pas suffisant.

À la lumière des propos des citoyens sensibles à cette question et de la documentation déposée, la commission est d'avis qu'il faut restreindre la fonction résidentielle à proximité d'infrastructures ou d'activités qui sont génératrices de nuisance ou associées à des risques technologiques. Il est plus facile et moins coûteux d'empêcher le développement résidentiel dans les endroits exposés que de tenter de corriger la situation ou de dédommager les résidents qui subissent l'impact des activités gênantes.

- ❖ *La commission estime que la Ville devrait prescrire une distance suffisante entre l'habitation et les usages nuisibles ou à risque. La Ville pourrait permettre dans ces zones un usage non-résidentiel pouvant agir comme tampon.*
- ❖ *La commission est d'avis que les terrains actuellement exposés à des risques et des nuisances ne devraient pas être affectés à l'habitation. Elle recommande par conséquent que la Ville suspende la réaffectation à des fins résidentielles des terrains bordant les cours de triage et les voies ferrées où circulent des convois de marchandises. Cette recommandation s'applique aussi aux grands corridors routiers, aux zones industrielles et aux secteurs touchés par l'empreinte sonore de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.*

Le patrimoine bâti

En matière de patrimoine bâti, le Plan d'urbanisme propose des actions visant la protection des secteurs et des bâtiments d'intérêt patrimonial. La carte du patrimoine bâti (carte 2.6.1) montre les secteurs par niveau d'intérêt patrimonial. Quant aux bâtiments d'intérêt patrimonial, ils sont énumérés dans les documents d'arrondissement sauf s'ils appartiennent à une grande propriété institutionnelle d'intérêt patrimonial ou à un secteur dit *de valeur patrimoniale exceptionnelle*.

Le découpage des secteurs et la liste des bâtiments reflètent une connaissance de la réalité patrimoniale appuyée sur des inventaires et des évaluations poussés pour chacun des arrondissements. Les rapports de ces travaux (documents 5.1 à 5.27) montrent la richesse, la diversité et l'étendue du patrimoine bâti montréalais.

Les participants ont accueilli avec satisfaction l'objectif de conserver et de mettre en valeur le patrimoine. L'intérêt dont celui-ci a été l'objet en séance publique montre d'ailleurs que les citoyens le connaissent et le valorisent. Par contre, le cadre et les mesures destinés à assurer la protection du patrimoine bâti leur paraissent insuffisants.

Une politique du patrimoine pan-montréalaise

Le Plan est peu explicite sur les intentions et le contenu éventuels de la *Politique du patrimoine* que la Ville doit se donner. Sur la réglementation, l'instrument le plus fréquemment mentionné est le plan d'implantation et d'intégration architecturale. Les PIIA et les règlements qui les régissent relèvent de la compétence des arrondissements. Or, le seul cadre de référence pouvant assurer la cohérence des règlements d'un arrondissement à l'autre est constitué des dispositions de la section 1.5 du document complémentaire.

En matière de patrimoine, il apparaît nécessaire, par ailleurs, de clarifier le rôle de la Ville en regard de celui qu'exerce le gouvernement en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. La Ville devrait aussi s'assurer de posséder le savoir-faire et les ressources nécessaires à l'exercice de son rôle. Les arrondissements et les autres intervenants du territoire devraient pouvoir en bénéficier. Les citoyens attendent de leur Ville et de leur arrondissement un comportement exemplaire en matière de patrimoine.

- ❖ *La commission recommande que le territoire de Montréal soit assujéti à une politique et à des engagements homogènes en matière de patrimoine. Cette homogénéité devrait subsister même après la reconstitution des villes qui se détacheront de Montréal.*

Les lieux de culte, les propriétés institutionnelles et les secteurs de valeur patrimoniale

Selon de nombreux participants, le volet d'intervention prioritaire en matière de patrimoine est celui des édifices religieux et des grandes propriétés institutionnelles. Pour des raisons sociologiques et démographiques connues, un grand nombre de lieux de culte et de bâtiments conventuels sont mis en disponibilité par leurs propriétaires. Les grandes propriétés sont particulièrement convoitées par les promoteurs de projets résidentiels.

Les dispositions du document complémentaire et les autres moyens énumérés au Plan d'urbanisme ne sont certes pas négligeables. De plus, le Plan prévoit un programme pour encadrer la conversion des lieux de culte en voie de désaffectation. Toutefois, la teneur et les modalités de ce programme demeurent à préciser. À court terme, les lieux de culte et les propriétés institutionnelles sont exposés au risque d'une réaffectation peu ou mal encadrée.

La commission note aussi que plusieurs propriétés institutionnelles ont été incluses dans une affectation autre que *grand équipement institutionnel*. La plupart du temps, il s'agit de l'affectation *secteur résidentiel*. C'est le cas, par exemple, de la propriété des Dames de la Congrégation qui comprend l'École secondaire Villa-Maria et l'Institut Marguerite-Bourgeoys, dans les arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Westmount; c'est aussi le cas de la propriété des Sœurs de Sainte-Anne dans l'arrondissement de Lachine. Une fois le Plan d'urbanisme en vigueur, la conversion de propriétés comme celles-là et l'utilisation des terrains à des fins de développement ne seront encadrés que par la réglementation des arrondissements.

La délimitation des sites patrimoniaux devrait être aussi exacte que possible. À titre d'exemple, le périmètre de Villa-Maria n'englobe pas l'allée plantée devant la villa Monk. Cette allée est pourtant l'un des attributs essentiels de Villa-Maria.

Selon la commission, il serait opportun de préserver la valeur patrimoniale des lieux de culte et des propriétés institutionnelles par diverses mesures. Ces mesures s'inspirent des préoccupations exprimées par les participants et de l'expérience de grandes villes comme Québec. Elles auraient pour avantage d'assurer un débat public sur les projets immobiliers et d'assujettir ceux-ci au processus de modification du Plan d'urbanisme, au lieu de les laisser uniquement entre les mains des arrondissements.

- ❖ *La commission recommande de maintenir les grandes propriétés à caractère patrimonial dans leur affectation institutionnelle actuelle et d'instituer un processus d'examen public des enjeux liés à la réaffectation d'un lieu de culte ou d'une grande propriété institutionnelle. Le processus devrait être assorti d'un moratoire d'une durée déterminée.*
- ❖ *La commission recommande également à la Ville d'exiger une étude patrimoniale préalable, menée selon les règles de l'art, pour tout projet immobilier touchant une grande propriété institutionnelle, et de rendre cette étude publique.*
- ❖ *Enfin, la réaffectation et le développement d'une grande propriété devraient être assujettis à un programme particulier d'urbanisme (PPU), aux termes de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.*

Dans les secteurs à valeur patrimoniale, les projets seront encadrés par un PIIA, avec des modalités pouvant varier selon que le secteur est *de valeur exceptionnelle* ou *de valeur intéressante*. Les projets de règlement sur les PIIA devraient être élaborés avec l'aide d'experts et du Conseil du patrimoine, le cas échéant.

- ❖ *La commission recommande de soumettre les projets importants dans les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle à une étude patrimoniale, menée selon les règles de l'art. Ces projets devraient faire l'objet d'un avis du Conseil du patrimoine à l'intention des comités consultatifs d'urbanisme.*

Le patrimoine archéologique

À la lumière des propos tenus en séance publique, les bonnes pratiques supposent en premier lieu la sensibilisation des citoyens et des personnes qui œuvrent dans le milieu de la construction. Elles supposent également que les arrondissements possèdent au moins une connaissance générale du potentiel archéologique de leur territoire et des lieux les plus susceptibles d'abriter des vestiges. Avant d'émettre les permis de construire, chaque arrondissement pourrait alors prescrire les travaux de reconnaissance appropriés. La protection du patrimoine archéologique devrait s'appuyer sur des pratiques uniformes sur tout le territoire montréalais.

Les parcs, les espaces verts et les places publiques

La préservation des espaces verts existants et la création de nouveaux espaces publics constituent les principales préoccupations des participants. Les citoyens et les organismes qui sont intervenus sur cette question saluent les intentions formulées dans le Plan d'urbanisme. Ils ont aussi fait valoir que ces intentions devraient être assorties de mesures et d'engagements plus substantiels.

Selon les participants, il convient d'agir à la fois pour garder les parcs et les espaces publics existants et pour assurer la préservation des aires boisées et des autres lieux susceptibles de devenir des parcs et de combler le déficit de Montréal à cet égard.

La première attente à l'endroit des parcs existants consiste à les maintenir dans leur intégralité et à assurer leur accessibilité pour le public. Invoquant l'exemple du parc Jarry, les participants font valoir que certaines fonctions sont incompatibles avec la vocation première des parcs parce qu'elles les amputent d'une partie de leur superficie. L'exemple du parc Jean-Drapeau montre pour sa part que des activités en principe temporaires comme les courses automobiles privent en réalité les citoyens de la jouissance du parc pendant une grande partie de la belle saison.

- ❖ *La commission recommande à la Ville de réaffirmer la primauté de la vocation première des parcs comme espaces publics accessibles et libres de construction, et d'adopter une politique de gestion en conséquence.*

Parmi les besoins à satisfaire, la commission retient que le déficit en parcs devrait être mesuré et comblé à l'échelle des arrondissements. Quant aux jardins communautaires, où l'attente est longue et dont le statut apparaît précaire aux participants qui en ont parlé, ils devraient être traités dans le Plan d'urbanisme en visant à les distribuer équitablement à travers le territoire et en confirmant leur permanence.

Le patrimoine naturel

La préservation des milieux naturels a fait l'objet d'un projet de politique, la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*. Cette politique est la plus avancée de celles qui sont prises en compte par le Plan d'urbanisme. Elle s'inscrit aussi dans le contexte général de la sauvegarde des espaces naturels. S'inspirant de la notion d'*aire protégée* du gouvernement du Québec, elle l'adapte au milieu urbanisé avec les unités de territoires appelées *écoterritoires*.

La politique a franchi l'étape de la consultation publique. Le rapport de celle-ci a été rendu public par l'Office de consultation publique en juin 2004. La protection du

patrimoine naturel mobilise de nombreux citoyens. La plupart des groupes qui sont intervenus à la consultation publique sur la politique des milieux naturels ont participé à celle sur le Plan d'urbanisme.

Les écoterritoires

Le Plan d'urbanisme reprend explicitement les objectifs de la politique ainsi que les écoterritoires auxquels elle s'applique. Les grandes lignes du cadre réglementaire se retrouvent dans le Plan lui-même et dans le document complémentaire.

Tout en se réjouissant que le Plan d'urbanisme confirme les écoterritoires, les participants ont aussi exprimé leur inquiétude devant ce qu'ils considèrent comme des lacunes ou des incohérences. À titre d'exemple :

- Le golf Meadowbrook n'apparaît pas comme terrain de golf sur la carte des parcs et espaces verts (document 1.2, carte 2.5.1). Sur la carte d'affectation du sol (carte 3.1), il fait partie d'un *secteur résidentiel* dans les deux arrondissements qu'il chevauche. La commission note que le rapport de consultation publique sur le projet de *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* a recommandé de faire un écoterritoire du golf Meadowbrook.
- Le bois Angell, à Beaconsfield, qui appartient à un écoterritoire, voit une partie de sa superficie désignée comme secteur à transformer.
- Le ruisseau de Montigny, à Montréal-Nord, coule dans l'emprise d'un éventuel prolongement du boulevard Louis-H.-Lafontaine jusqu'à la rivière des Prairies.

Le Plan d'urbanisme devrait montrer avec transparence et continuité les attributs naturels qui ont conduit la Ville, mais aussi les citoyens, à retenir un lieu pour en faire un écoterritoire.

- ❖ *La commission estime que le Plan d'urbanisme devrait clarifier toute équivoque et toute confusion sur la protection des composantes naturelles des écoterritoires. Leurs périmètres devraient aussi apparaître avec précision dans le Plan d'urbanisme, tel que recommandé plus haut par la commission.*
- ❖ *La commission recommande aussi que la planification des écoterritoires se fasse selon une approche globale axée sur une vision d'ensemble de leur aménagement et assortie d'un processus de consultation publique.*

Par ailleurs, la protection des milieux naturels est un enjeu qui appelle une approche de planification et de gestion homogène à la grandeur du territoire. De plus, les écoterritoires désignés ou potentiels s'étendent souvent sur plus d'un arrondissement.

- ❖ *La commission estime que la protection des milieux naturels et la gestion des écoterritoires devraient relever d'une instance centrale. Cette compétence centralisée devrait subsister même après la reconstitution des anciennes villes.*

Les plans d'eau, les berges et le territoire agricole

Le Plan reconnaît que le patrimoine naturel de Montréal touche les plans d'eau et les cours d'eau. Le Plan devrait être plus précis quant à la mise en valeur des cours d'eau. La protection des berges est d'importance majeure pour un territoire insulaire comme celui de Montréal.

Les engagements de la Ville devraient logiquement l'amener à assumer le leadership d'une approche de gestion concertée de l'archipel d'Hochelaga, auquel elle appartient.

- ❖ *La commission estime que la largeur prescrite pour la protection des berges devrait être revue, considérant que la largeur de protection des berges selon la Politique des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec ne suffit pas toujours à protéger les berges contre la dégradation et les désastres écologiques.*

Le maintien de la zone agricole en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1) a pour effet de préserver des espaces verts et de contenir l'étalement urbain, favorisant du même coup la densification d'autres parties du territoire. Cela dit, la zone agricole ne conserve sa pertinence que si les terres sont effectivement utilisées à des fins de culture ou de pâturage. La commission note que la Ville formule l'intention d'étudier le potentiel agricole de son territoire.

- ❖ *La commission estime que le renforcement des activités agricoles doit faire partie d'intentions explicites et de moyens de mise en œuvre dans le Plan d'urbanisme.*

La qualité de l'environnement urbain

La qualité de vie en milieu urbain revêt de multiples formes. Plus haut dans ce chapitre, la commission a évoqué certains problèmes qui touchent plus particulièrement la localisation des affectations et des usages. Son analyse l'a conduite à recommander d'établir des distances minimum et des zones tampons entre les secteurs générateurs de risques ou de nuisances et les usages exposés comme l'habitation ou les établissements scolaires. La commission a également suggéré que la Ville illustre sur cartes l'impact sonore des grands axes routiers et ferroviaires.

Le bruit et les odeurs

En audience publique, la commission a relevé d'autres préoccupations dont certaines ont été illustrées avec éloquence par des participants. La première a trait aux inconvénients subis par les personnes qui habitent à côté d'entreprises génératrices de bruit ou d'odeurs. Des exemples d'entreprises de transformation alimentaire, de centres de tri et de transbordement des déchets ou de garages d'autobus ont été évoqués.

Le document complémentaire contient une ébauche des mesures que la Ville entend prendre pour limiter les nuisances. Sans mettre en cause la pertinence de ces mesures ni les efforts des entreprises pour atténuer l'impact de leurs activités, la commission est d'avis qu'il s'agit, dans la plupart des cas, d'une question d'éloignement. La Ville devrait par conséquent inclure, dans les mesures qu'elle prépare, un programme proactif destiné à faciliter la relocalisation de ces entreprises.

- ❖ *La commission est d'avis que le Plan et la réglementation devraient empêcher l'implantation d'usages générateurs de nuisances à proximité d'habitations existantes et, inversement, la construction d'habitations à proximité d'usages nuisibles déjà installés.*

La qualité de l'air

Bien que la qualité de l'air se soit grandement améliorée à la suite des mesures prises au cours des dernières années, elle redevient problématique avec l'augmentation de la circulation et la congestion qui l'accompagne. Plusieurs organismes communautaires, particulièrement ceux de l'Est de Montréal, ont soutenu que certains secteurs étaient plus vulnérables que d'autres aux émissions polluantes. Selon eux, le système de circulation des vents dominants et la topographie du territoire montréalais entravent la dispersion des polluants atmosphériques.

- ❖ *La commission recommande de poursuivre l'étude des problèmes de santé des quartiers montréalais exposés à des concentrations élevées de polluants atmosphériques, en vue d'en tenir compte dans la planification du réseau routier ou dans l'établissement de mesures correctives.*

L'éclairage nocturne

Les participants qui ont parlé de l'éclairage nocturne et de son impact négatif sur l'observation du ciel ont aussi montré que cette question revêtait de multiples aspects. Selon la commission, cette problématique mérite d'être approfondie dans la perspective de répondre aux besoins de sécurité avérés tout en réduisant la consommation énergétique et en diminuant les pertes de lumière en direction du ciel.

Les secteurs de planification détaillée

Les unités de territoire désignées dans le Plan d'urbanisme comme *secteurs de planification détaillée* présentent soit des problématiques, soit des perspectives de développement qui appellent une approche de planification particulière. Selon l'information obtenue en séance publique, la Ville conserverait la maîtrise d'œuvre des travaux de planification, qu'elle entend mener à bien dans les trois ans de l'adoption du Plan d'urbanisme. Elle associerait les arrondissements et divers partenaires publics, privés ou associatifs au processus.

Une approche renforcée

Les citoyens souscrivent à l'approche proposée pour traiter de l'aménagement des parties du territoire qui présentent des problématiques ou des enjeux complexes. Ils en souhaitent le renforcement sous plusieurs aspects, notamment le cadre de réglementation et l'addition de certains secteurs.

Pour ce qui touche le cadre, le Plan signale que, « selon les besoins » (document 1.2, p. 212), le processus de planification pourra mener à un programme particulier d'urbanisme (PPU) ou à divers autres engagements. La commission a recommandé plus haut dans ce chapitre que les secteurs de planification détaillée fassent obligatoirement l'objet d'un PPU. L'élaboration du PPU suppose un processus de planification intégrée qui prend en compte les composantes écologiques, patrimoniales, fonctionnelles, etc. De plus, son adoption nécessite une modification du Plan d'urbanisme qui inclut une consultation publique et l'intervention du conseil de la ville.

D'autres secteurs de planification détaillée

Les 28 secteurs de planification détaillée retenus dans le Plan d'urbanisme ont tous de bonnes raisons de s'y trouver. Par ailleurs, ils n'épuisent pas la liste des territoires qui

présentent des problématiques complexes. Plusieurs participants ont d'ailleurs adressé à la commission des demandes ou des suggestions à cet effet.

- ❖ *Considérant que le canal de l'aqueduc chevauche plus d'un arrondissement et inclut des espaces verts à vocation récréative et une ligne de transport d'électricité, la commission recommande de l'ajouter aux secteurs de planification détaillée dans le Plan d'urbanisme.*
- ❖ *La commission recommande d'ouvrir la porte à la reconnaissance de secteurs de planification détaillée désignés par les arrondissements en les assujettissant aux mêmes exigences que les autres secteurs de planification détaillée, notamment à celle de faire l'objet d'un PPU.*

À titre d'exemple, des secteurs comme Lincoln-Tupper et le Sault-aux-Récollets pourraient être reconnus par leurs arrondissements respectifs comme secteurs de planification détaillée. En plus de recevoir un soutien technique spécifique à la mesure de leur intérêt patrimonial, ils bénéficieraient d'un régime réglementaire plus précis pour encadrer les travaux de construction, de transformation et de rénovation.

La protection provisoire

Les secteurs de planification détaillée, comme les écoterritoires, feront l'objet d'un processus de planification particulier qui pourra s'étendre sur plusieurs années. Dans la plupart des cas, ces unités de territoire abritent des milieux naturels, des secteurs patrimoniaux ou d'autres espaces sensibles qui demeurent vulnérables d'ici à ce que les plans particuliers soient complétés et le cadre réglementaire adopté.

- ❖ *La commission estime qu'il serait opportun d'appliquer des mesures de protection, qu'il s'agisse de moratoire ou de contrôle intérimaire, pour conserver aux secteurs de planification détaillée et aux écoterritoires les attributs qui leur valent leur statut particulier.*

Mise en œuvre du Plan et partage des compétences

Les arrondissements de Montréal ont été étroitement associés à l'élaboration du Plan d'urbanisme, aussi bien dans ses éléments pan-montréalais que pour les documents d'arrondissement. La vision d'avenir proposée par le Plan est donc une vision commune, que la Ville et les arrondissements ont intérêt à préserver.

Toutefois, comme en témoignent les attentes des participants de la consultation publique, le véritable défi du Plan d'urbanisme réside dans sa mise en œuvre. La responsabilité de cette mise en œuvre est en effet partagée entre la Ville et ses arrondissements, auxquels s'ajouteront, d'ici quelques mois, les villes reconstituées et le conseil d'agglomération de Montréal. Le Plan prévoit par ailleurs une gamme de moyens qui devront garder leur cohérence en fonction des objectifs visés.

La perspective pan-montréalaise et stratégique

Le Plan d'urbanisme a été conçu pour le territoire montréalais, qui forme actuellement une ville divisée en 27 arrondissements. Continuera-t-il à s'appliquer lorsque quinze des anciennes villes seront reconstituées ? Le territoire lui-même ne change pas. Il n'appartient pas à la commission d'attribuer les prérogatives, mais il lui paraît nécessaire de suggérer des repères.

Les éléments du Plan qui appellent une approche de planification continue et de gestion pan-montréalaise concernent les attributs les plus importants du territoire, comme les grands traits de sa topographie, ses berges et ses milieux naturels. Ils incluent les équipements et les systèmes qui desservent l'ensemble des citoyens ou qui relient les arrondissements et les quartiers. Ils touchent les problématiques à l'échelle de l'agglomération, les interfaces entre les arrondissements et le rayonnement général de la Ville.

La perspective stratégique garde à l'oeil les variables fondamentales comme les projections démographiques et les cycles économiques. Elle guide l'établissement des priorités et l'allocation des ressources en fonction des objectifs du Plan. Ces objectifs sont nombreux et ambitieux. À cet égard, la commission souligne que même s'ils n'ont pas tous été évoqués en séance publique, les projets et les actions prévus au Plan n'en sont pas moins nécessaires. Les équipements culturels et la réfection des infrastructures d'aqueduc et d'égout, par exemple, supposent des investissements coûteux au même titre que le transport collectif.

- ❖ *La commission recommande que la perspective pan-montréalaise guide les choix stratégiques et les arbitrages les plus importants en ce qui touche les priorités et l'allocation des ressources financières.*
- ❖ *La commission recommande que dans le cadre de la transition vers la nouvelle structure municipale de Montréal, la Ville envisage des mécanismes consensuels ou légaux pour assurer l'intégrité du Plan, la conformité de la réglementation, l'uniformité des politiques et l'accès aux expertises nécessaires.*

L'instrumentation

Les règlements d'urbanisme relèvent de la compétence des arrondissements, qui disposeront d'une année pour rendre leur réglementation conforme au Plan, une fois celui-ci en vigueur. D'après le responsable du projet, cette opération ne bouleverserait pas les règlements existants : le Plan d'urbanisme a été élaboré en partenariat avec les arrondissements et les paramètres qu'il prescrit tendent à respecter le caractère du tissu urbain existant.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme est accompagné d'un document complémentaire qui établit des paramètres destinés à baliser la révision de la réglementation sous trois aspects : le paysage urbain, l'insertion de certains usages ou fonctions et les interfaces entre les arrondissements. Les principes et les intentions qui sous-tendent les paramètres du Plan et du document complémentaire sont valables même s'ils restent à être précisés.

- ❖ *La commission estime que le document complémentaire au Plan d'urbanisme doit continuer à s'appliquer à l'ensemble du territoire montréalais, même après la reconstitution de certaines des anciennes villes.*

Entre les arrondissements, le document complémentaire devrait être le prélude à des mesures d'harmonisation et de coopération plus poussées. Dans les secteurs dont la mise en valeur touche deux arrondissements ou plus, les intérêts en jeu appellent souvent une approche commune de planification, d'investissement et de gestion. Le golf Meadowbrook et la cour de triage Outremont avec les abords de la station de métro

Acadie illustrent bien cette situation. À ces endroits la coopération prend un sens particulier puisque à partir de 2006, ils ne chevaucheront plus seulement plusieurs arrondissements mais aussi deux villes distinctes.

Les politiques et les stratégies sectorielles

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme passe en grande partie par diverses politiques sectorielles. Le Plan les énumère dès les premières pages et y réfère ensuite dans presque toutes les orientations. Le tableau 2 reprend la liste des politiques et des stratégies en signalant les services et les directions de la ville qui en sont responsables.

Tableau 2 *Politiques sectorielles* (d'après le document 3.17)

Politique ou stratégie	Service et Direction responsables
Plan de transport	Service des infrastructures et de l'environnement – Direction du transport
Plan stratégique de développement durable	Service des infrastructures et de l'environnement – Direction de l'environnement
Politique culturelle	Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie
Politique d'affichage commercial	Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine – Direction du développement urbain
Politique de l'arbre	Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie – Direction des parcs et des espaces verts
Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie – Direction des parcs et des espaces verts
Politique du patrimoine	Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine – Direction du développement urbain
Schéma directeur de développement des équipements de loisir	Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie – Direction des sports et des loisirs
Stratégie d'inclusion du logement abordable	Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine – Direction de l'habitation
Stratégie de développement économique	Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine – Direction du développement économique
Stratégie de revitalisation urbaine intégrée	Service du développement culturel et de la qualité du milieu de vie et Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Les énoncés des politiques sectorielles reproduits dans le Plan sont plus ou moins détaillés selon le stade d'avancement. L'élaboration et la mise en œuvre de ces politiques font appel, dans nombre de cas, à un partenariat entre la Ville et d'autres agences et organismes.

Outre les politiques sectorielles annoncées et en cours d'élaboration, le Plan évoque diverses initiatives envisagées pour la réalisation des actions énumérées sous chaque objectif. Ces initiatives comprennent, entre autres, les concours d'architecture, l'enfouissement des réseaux d'électricité, de téléphonie et de câblodistribution, un *Plan lumière* pour Montréal. Le Plan aborde aussi la réhabilitation des sites contaminés dans les secteurs à transformer et l'aide à l'intensification des activités et à la densification de la construction aux abords des stations de métro et des gares de trains de banlieue.

Cette énumération n'est pas exhaustive mais elle donne un aperçu de ce que la Ville envisage en plus des politiques sectorielles.

Bien que les énoncés d'intention relatifs aux politiques sectorielles soient bien accueillis, celles-ci suscitent des interrogations et des attentes. Plusieurs participants déplorent aussi le renvoi fréquent à ces politiques sectorielles parce qu'il reporte à plus tard les réponses à leurs attentes ou les décisions de la Ville.

- ❖ *La commission recommande que la Ville poursuive la préparation des politiques et des stratégies et les adopte avec diligence en y associant les citoyens le plus possible et en assurant la continuité avec le Plan d'urbanisme.*

Le bilan annuel du Plan et son examen public

Comme la consultation publique l'a montré, les citoyens s'attendent à ce que le Plan et les politiques sectorielles qui s'y greffent se traduisent en programmes, en échéanciers, en allocations de ressources et en réalisations. La commission constate par ailleurs qu'il reste beaucoup de travail à faire pour rendre les projets de politiques à terme et s'assurer de leur harmonisation avec le Plan. Elle souligne aussi, avec les citoyens, l'importance de soumettre les politiques sectorielles à l'examen public, notamment parce que la consultation publique sur le Plan d'urbanisme n'a pas permis un débat complet.

Les citoyens souhaitent par ailleurs participer à la mise en œuvre et au suivi du Plan. Du reste, la commission note que l'appel au partenariat que contient le Plan d'urbanisme est bien reçu par bon nombre d'instances publiques, de citoyens et d'organismes. Des sociétés comme la STM, l'AMT et la CSDM, des organismes comme Héritage Montréal et la FÉCHIMM, entre autres, se disent partie prenante à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Le processus annuel d'évaluation dont le Plan doit faire l'objet est bien accueilli. Toutefois, pour que cette évaluation ait tout son sens et toute sa portée, la mise en œuvre du Plan doit pouvoir être mesurée et faire l'objet d'un débat public.

- ❖ *La commission recommande à la Ville de se donner des indicateurs en regard des objectifs du Plan, de prévoir la diffusion périodique des résultats, de rendre compte des décisions touchant le Plan d'urbanisme, en particulier des dérogations accordées, et de soumettre le bilan à la consultation publique. Au bout de cinq ans, le bilan devrait comprendre une évaluation rétrospective plus approfondie.*

Conclusion

La consultation publique sur le nouveau Plan d'urbanisme a mobilisé plus d'un millier de personnes. Près de 200 citoyens et organismes ont fait part à la commission de leurs opinions, de leurs attentes et de leurs commentaires par des mémoires, des interventions verbales ou des messages divers. Dans l'ensemble, le Plan est bien accueilli par les participants, qui souscrivent au parti d'aménagement axé sur le développement durable. Ils considèrent aussi que les orientations et les objectifs du Plan sont conformes au parti d'aménagement.

Comme les citoyens, la commission constate que le Plan soulève des problématiques et ouvre des perspectives qui débordent de l'aménagement du territoire au sens strict. En cela, il répond à la volonté de la Ville d'en faire le document de référence fondamental pour les interventions sur le territoire montréalais.

La commission a analysé le Plan d'urbanisme à la lumière des mémoires et des interventions des participants. Cette analyse l'a conduite à formuler un certain nombre d'avis et de recommandations sur le contenu du Plan. Toutefois, c'est le reste du processus qui a surtout alimenté la réflexion de la commission.

En effet, si le Plan d'urbanisme dans son ensemble suscite l'adhésion, les suites de son adoption préoccupent grandement les citoyens. Leurs préoccupations touchent notamment les politiques et les stratégies auxquelles le Plan d'urbanisme fait référence à plusieurs endroits. Ces politiques et ces stratégies sont encore en voie d'élaboration et plusieurs d'entre elles font appel à d'autres maîtres d'œuvre que la Ville.

Les citoyens s'interrogent également sur la mise en œuvre du Plan. Ils réalisent qu'elle nécessitera des ressources financières considérables, dont l'allocation ne pourra se faire qu'à travers des arbitrages politiques. L'application du Plan passe aussi par la réglementation d'urbanisme des arrondissements. Or, plusieurs d'entre eux sont constitués, en tout ou en partie, d'anciennes municipalités qui seront recrées à partir de janvier 2006.

Enfin, les citoyens accordent beaucoup d'importance aux bilans annuels qui jalonnent la mise en œuvre du Plan. Ces bilans, qui devront faire l'objet d'un examen public, devraient être basés sur des indicateurs reflétant les objectifs du Plan et faisant état du calendrier de réalisation et des ressources allouées à sa mise en œuvre. Selon la commission, l'examen périodique de l'état d'avancement du Plan est l'une des clés essentielles de sa réussite.

Manifestement, la mise en œuvre du Plan pose un défi majeur. Ce défi est celui de l'efficacité, de la cohérence et de la continuité. L'efficacité repose sur le maintien de la perspective stratégique qui devrait guider l'établissement des priorités et l'allocation des ressources. La cohérence exige que la logique qui conduit du parti d'aménagement aux orientations et des orientations aux objectifs soit respectée, surtout dans les arbitrages. La continuité se combine à la cohérence pour l'élaboration des politiques et des stratégies, la révision de la réglementation d'urbanisme, ainsi que la gestion et le suivi de la mise en œuvre du Plan.

Certes, l'esprit de coopération et la concertation qui ont marqué le processus d'élaboration du Plan d'urbanisme devraient se prolonger dans sa mise en œuvre, une fois ce Plan adopté. À cet égard, la Ville peut s'appuyer sur l'adhésion des citoyens au caractère pan-montréalais du Plan d'urbanisme. En reconnaissant, par exemple, que les politiques et les pratiques touchant les milieux naturels, le patrimoine, les berges ou encore les systèmes de transport doivent être élaborées et appliquées dans une perspective pan-montréalaise, les citoyens font appel à la volonté politique de tous les élus municipaux.

Dans le même esprit, en signifiant leur adhésion au développement durable, les citoyens demandent à la Ville de fixer des objectifs précis aux actions destinées à concrétiser le parti d'aménagement, surtout en vue de limiter l'utilisation de l'automobile et d'augmenter la part du transport collectif et des autres modes de déplacement.

Selon la commission, les participants de la consultation publique ont montré leur attachement à Montréal, un attachement axé non pas sur les structures politiques mais sur les attributs du territoire montréalais et sur les quartiers qui constituent leur milieu de vie. Dès lors, puisque l'aménagement et la mise en valeur de ce territoire se feront de plus en plus à travers la reconstruction de la ville sur elle-même, l'administration a une obligation de fiduciaire envers les citoyens d'aujourd'hui et de demain. Cette obligation passe notamment par une politique de l'habitation axée sur les besoins des moins nantis et sur la conservation du stock de logements, par la préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et du patrimoine bâti, de même que par la revitalisation intégrée des milieux de vie.

Les citoyens se veulent des partenaires actifs de la Ville. La participation citoyenne, la transparence et l'application des principes d'inclusion et d'accessibilité universelle constituent, à cet égard, d'importants paramètres de mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Fait à Montréal, le 23 septembre 2004

(s) *Jean Paré*

Jean Paré
Président de la Commission

(s) *Catherine Chauvin*

Catherine Chauvin
Commissaire

(s) *André Beauchamp*

André Beauchamp
Commissaire

Annexe 1 Renseignements relatifs à la consultation publique

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal avait pour mandat de tenir l'assemblée publique de consultation sur la révision du plan d'urbanisme prévue à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1), conformément au deuxième paragraphe du premier alinéa de l'article 83 de la *Charte de la Ville de Montréal* (L.R.Q., c. C-11.4).

La consultation publique

L'avis public a paru dans *La Presse* et *The Gazette* le 1^{er} mai 2004 et dans le journal *Métro* une fois par semaine durant les séances publiques.

La rencontre préparatoire avec le responsable du projet et les personnes-ressources s'est tenue le 10 mai 2004, aux bureaux de l'OCPM.

Les séances de consultation publique ont eu lieu aux dates et aux endroits suivants :

Séances d'information

17 mai	Église Notre-Dame-des-Neiges, 5320, chemin de la Côte-des-Neiges
19 mai	Fraternité des policiers et policières de Montréal, 480, rue Gilford
25 mai	Centre civique de Dollard-Des-Ormeaux, 12000, boulevard De Salaberry
26 mai	Salle du conseil d'arrondissement de Montréal-Nord, 4243, rue Charleroi
31 mai	Église Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle, 2525, boulevard Pie-IX
2 juin	Centre d'éducation des adultes (CEDA), 2515, rue Delisle
7 juin	OCPM, 1550, rue Metcalfe
9 juin	Centre de loisirs Saint-Mathieu, 7110, 8 ^e Avenue
14 juin	Centre de loisirs Saint-Laurent, 1375, rue Grenet
16 juin	Centre communautaire Sarto-Desnoyers, 1335, chemin du Bord-du-Lac

Séances d'audition et de dépôt de mémoires

21 juin	Centre 7400, 7400, boulevard Saint-Laurent
22 juin	Centre 7400, 7400, boulevard Saint-Laurent
23 juin	OCPM, 1550, rue Metcalfe
29 juin	OCPM, 1550, rue Metcalfe

La commission et son équipe

M. Jean Paré, président de la commission
M^{me} Catherine Chauvin, commissaire
M. André Beauchamp, commissaire
M. Alain Cardinal, secrétaire
M^{me} Michèle Bertrand, analyste
M. Stéphane Doré, analyste
M^{me} Stéphanie Espach, analyste
M^{me} Lucie Ramsay, analyste
M. Luc Doray, responsable de l'accueil et du registre
M. Jean-François Lévêque, préposé à l'accueil et au registre
M^{me} Catherine Moreau, préposée à l'accueil et au registre
M^{me} Pauline Truax, préposée à l'accueil et au registre

Le responsable du projet, l'équipe de projet et les personnes ressources

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

M. Pierre Sainte-Marie, chef de division, politiques et Plan d'urbanisme, Direction du développement urbain, responsable du projet
M. Sylvain Ducas, chargé de projets - urbanisme
M^{me} Lise Bernier, chargée de projets - urbanisme
M. Stéphane Conant, chargé de projets - urbanisme
M. Daniel Legault, chargé de projets - urbanisme
M. Alain Trudeau, chargé de projets - urbanisme
M. Jean-François Morin, conseiller en aménagement
M^{me} Christine Caillé, conseillère en aménagement

Arrondissements et autres services, directions ou divisions

M^{me} Huguette Béland, chef de division, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
M. Christian Champagne, directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
M. Gilles Galipeau, chef de division, réglementation, Direction du développement urbain
M^{me} Élane Gauthier, réglementation, Direction du développement urbain
M. Benoît Lacroix, directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension
M. Daniel Lécuyer, directeur de l'arrondissement de Montréal-Nord
M^{me} Francine Leduc, conseillère en aménagement, Direction du transport et de la voirie
M^{me} Danielle Lussier, conseillère en aménagement, Direction de l'environnement
M. Sylvain Thériault, conseiller en aménagement, Direction de l'habitation
M. Martin Wexler, chef de division, expertise et soutien en développement résidentiel, Direction de l'habitation

Les participants

Séances d'information

Séance du 17 mai

M. Martin Bazinet
M. Dinu Bumbaru
M. Martin Frankland
M. Pierre Larouche

M^{me} Ginette Beauregard
M^{me} Claude Casgrain
M. Stanley Grunfeld
M^{me} Monique Morval

M. David Brown
M^{me} Pierrette Dubuc
M. Camille Laflamme
M. Louis Richard

Séance du 19 mai

M. Robert Ascah
M. Pierre-Alain Cotnoir
M. Claude Mainville
M^{me} Marie-France Pinard

M. Réjean Benoît
M. Étienne Coutu
M. Éric Michaud
M. Alain Tremblay

M. Joseph Briant Centaines
M. André-Bernard Guévin
M. Abbas Nabil

Séance du 25 mai

M. René Arsenault
M. Awasti Deepak
M. Michael Labelle
M. Georges Nydam
M. Julian Rodriguez

M. Pierre Cardinal
M. Richard Eastveld
M. Jacques Langevin
M. Richard Piché
M. Alain St-Pierre

M^{me} Claudine Christin
M. David Fletcher
M^{me} Marge Mapp
M^{me} Sylvie Rocque

Séance du 26 mai

M. François Arsenault
M^{me} Louise Crevier
M. James Infantino
M. René Ménard

M. Jacques Chevrier
M. Paul De Bané
M. Louis Langevin
M. Gilles Prud'Homme

M. André Cordeau
M. Olivier Gladu
M. André Mathieu
M^{me} Estelle Robitaille

Séance du 31 mai

M. Luc Beauchemin
M^{me} Claudette Blais
M. Philippe Côté
M^{me} Renée Martin
M. Normand Robert

M. Gilles Beaudry
M. Léon Bossé
M^{me} Liliane Dupond
M. Serge Paiement
M. Daniel Vanier

M. Réal Bergeron
M. Pierre Brisset
M. Fernand Gascon
M. André Rioux

Séance du 2 juin

M^{me} Natacha Alexandroff
M^{me} Marie-Josée Corriveau
M^{me} Mariette Hérault
M. Marc Tremblay

M^{me} Jocelyne Bernier
M^{me} Pascale Fleury
M^{me} Chantal Lamarre
M. Pierre Valiquette

M. Pierre Bricault
M^{me} Linda Girard
M^{me} Maggie St-Georges

Séance du 7 juin

M. Pierre Brisset
M. Philippe Côté
M. Jean-Éric Lemelin
M. Édouard Raymond

M. John Burcombe
M^{me} Nathalie Houle
M. Serge Poulain
M^{me} Marie Turcotte

M. Jean-Claude Caron
M. Jacques Larin
M. Robert Provost

Séance du 9 juin

M. Léo Bricault
M. Andres Fontecilla
M^{me} Marie-Pierre Paquin-Boutin
M^{me} Lise Roy

M. John Burcombe
M^{me} Bénédicte Guillard
M^{me} Louise Perron

M. Yvon Diné
M. Michel Handfield
M^{me} Yvette Proulx

Séance du 14 juin

M. Cliff Carrie
M. Pierre Lacoste

M. Jean-Pierre Fortin
M^{me} Nicole Latulipe

M. Pierre Gagné
M^{me} Maria Worton

Séance du 16 juin

M. Mario Bergeron
M. Stephen Lloyd
M. Chris Woods-Fry

M. Yoland Bergeron
M^{me} Patricia Ochman

M. Ronald Goes
M. Jack Sanford

Séances d'audition et de dépôt de mémoires

Séance du 21 juin en avant-midi

Société de développement du boulevard Saint-Laurent – M. Ghislain Dufour
Regroupement des Citoyens(es) de St-Michel – M^{me} Lise Roy
La Coopérative d'habitation Parc Therrien – M^{mes} Martine Campeau et Joëlle Petit
Comité environnement du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal – MM. Serge Bourgon et Jacques Cordeau
Projet Montréal – M. Richard Bergeron
Centre d'écologie urbaine de Montréal – SODECM – M^{me} Céline Martin et M. Dimitri Roussopoulos

Séance du 21 juin en après-midi

Arrondissement de LaSalle – M^{me} Manon Barbe et M. Normand Trottier
Société des directeurs des musées montréalais – M^{mes} Manon Blanchette et Laure Monville
Le Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal – M. Pierre Gaudreau et M^{me} Nathalie Nadon
Atelier du patrimoine urbain de Montréal – M. Philippe Côté
Observatoire montréalais des inégalités sociales et de la santé – M^{me} Marie-France Raynault
Fédération des coopératives d'habitation intermunicipales du Montréal métropolitain – MM. Marc Lamarche et André Noël
Regroupement Information logement de Pointe Saint-Charles – MM. Michel Séguin et Marc Tremblay
Vélo Québec – M. Marc-André Lavigne
Table de concertation sur le logement social de Côte-des-Neiges – M. Denis Lévesque

Séance du 21 juin en soirée

Chaire Approches communautaires et inégalités de santé FCRSS/IRSC – M^{me} Jocelyne Bernier
M^{me} Célyne Piché
Corporation de promotion et de développement Lincoln-Tupper – M. Jean Giguère
M. Michel Barcelo
Coalition des amis du Parc Jarry – M^{mes} Rose-Marie Goulet et Marie-Michelle Poisson
Table de concertation du Faubourg Saint-Laurent – M^{me} Nathalie Rèche, MM. Rosario Demers et Rosaire Théorêt
Observatoire de la ville intérieure, Université de Montréal – M. Michel Boisvert

Héritage Laurentien – M. Patrick Asch
Comité de la Promenade Bellerive – M. Yoland Bergeron

Séance du 22 juin en avant-midi

Association des Amis du boulevard Gouin – M. André Mathieu
Commission scolaire de Montréal – M^{me} Diane De Courcy et M. Michel Guenet
Équiterre – M^{me} Annie Létourneau et M. Sydney Ribaux
Fédération des Astronomes amateurs du Québec – M. Rémi Lacasse et M^{me} Chloé Legris
M^{me} Alison Hackney
Groupe de ressources techniques *Bâtir son quartier* – MM. Jean-François Gilker et Christian Roberge

Séance du 22 juin en après-midi

Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) – M^{mes} Marie-Josée Corriveau et Lucie Poirier
Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec – M. André Trépanier
M^{me} Catherine Brunet et M. Alex Jasmin Morissette
Conseil régional de l'environnement de Montréal – M. André Porlier et M^{me} Coralie Deny
Table de concertation logement / aménagement de la Petite-Patrie – M^{mes} Bessy Hernandez et Diane Courchesne
Société de transport de Montréal – MM. Pierre Vandelac, Jean-Michel Levesque et Michel Veilleux
Direction de santé publique de l'ADRLSSSS de Montréal – M. André Bergeron
Comité de logement Centre-Sud – M^{me} Marianne Bérubé-Dufour et M. Éric Michaud
Coalition Verte – M^{me} Sylvia Oljemark et M. David Fletcher

Séance du 22 juin en soirée

Ordre des architectes du Québec – M. Pierre Beaupré
Comité interrégional pour le transport des marchandises – MM. Claude Dauphin et Guy Raynault
Les Amis de Meadowbrook – M. Avrom David Shtern et M^{me} Dida Berku
Comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte – M^{me} Marie-France Pinard et M. Claude Mainville
Centre canadien d'architecture – M^{me} Phyllis Lambert
M. Antonio Palermo
Table sur le logement social à Verdun – M^{me} Mariette Héroult
Les Amis de la montagne – M^{mes} Sylvie Guilbault et Marie-Odile Trépanier
Héritage Montréal – M^{me} Marie Lessard et M. Dinu Bumbaru
M^{me} Claude Casgrain

Séance du 23 juin en avant-midi

Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill – M. Pierre-Antoine Troxler
Comité des citoyens de la Cité-du-Havre – M^{me} Lucette Lupien
Regroupement économique et social du Sud-Ouest – M. Pierre Morissette
M. Ghislain Lapointe et M^{me} Ginette McKercher
Corporation de développement communautaire de Rivière-des-Prairies – M. René Ménard
M^{me} Dida Berku

Séance du 23 juin en après-midi

Agence métropolitaine de transport – M. Emmanuel Le Colleter
Regroupement des organismes de la Promotion du Montréal métropolitain – M^{mes} Sophie Lanctôt, Caroline Roussy, Marie Turcotte et M. Mathieu Noël
Infologis de l'est de l'île de Montréal – M^{me} Ginette Mongrain

Transport 2000 Québec – MM. Justin Bur et Normand Parisien
Groupe recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve – MM. Pierre Brisset et Philippe Côté
Association pour la Protection du Bois Angell – MM. Stephen Lloyd et David Pollock
Arrondissement d’Anjou – MM. André Christin et Michel Lévesque
Solidarité Mercier-Est – M^{me} Nicole Loubert

Séance du 29 juin en après-midi

Option Transport Durable – M. Réjean Benoît
Mouvement Au Courant – M. John Burcombe
Bibliothèque nationale du Québec – M. Jacques Charbonneau
Chambre de commerce et d’industrie de l’Est de l’île de Montréal – M^{mes} Manon Landry et Diane St-Germain
ENvironnement JEUnesse – M. Martin Frankland
M. Jacques Larin
M. Ronald Goes
CLD Anjou Montréal-Nord – M. Martin St-Pierre

Séance du 29 juin en soirée

Forum jeunesse de l’île de Montréal – M. Carl Bernier et M^{me} Marie-Laure Landais
Association Habitat Montréal – M^{me} Patricia Clermont et M. François Gagnon
Les jeunes pour le transport durable – M. Jacob Nerenberg et M^{me} Patricia Ochman
Table d’Aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve – MM. Normand Robert et Daniel Vanier
M^{me} Nicole Fournier
M. Brian Maged
M^{me} Kristin Kopra
M. Édouard Raymond
Groupe de recherche urbaine – M. Philippe Côté, pour M^{me} Renée Martin

Annexe 2 Documentation

Les documents déposés

1. Projet
 - 1.1 Projet de règlement P-04-047 révisant le Plan d'urbanisme
 - 1.2 Projet de Plan d'urbanisme de Montréal révisé
2. Démarche de consultation
 - 2.1 Processus décisionnel
 - 2.2 Résolution CE04 0787 de la séance du comité exécutif tenue le 21 avril 2004
 - 2.3 Résolution CM04 0324 de la séance du conseil municipal tenue le 26 avril 2004
 - 2.4 Avis public (versions française et anglaise)
 - 2.5 Résumé du projet de Plan d'urbanisme (versions française et anglaise)
 - 2.6 Affiche
3. Documents déposés par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la ville de Montréal
 - 3.1 Ville de Montréal, *Montréal à l'orée du XXI^e siècle, un choix de ville – Les travaux préparatoires du Plan d'urbanisme de Montréal*, juin 2002, 105 pp.
 - 3.2 Claude Comtois, Brian Slack et Nick Sanders, Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, *L'industrie du transport des marchandises à Montréal : considérations pour l'élaboration du plan d'urbanisme*, avril 2003, 25 pp.
 - 3.3 Georges Mathews, *La demande de logements neufs à Montréal (2003-2013) – rapport final*, 17 décembre 2003, 70 pp. et annexes
 - 3.4 Ville de Montréal, *Le Havre de Montréal*, août 2002, 21 pp.
 - 3.5 Ville de Montréal, Service de l'environnement, *Qualité de l'eau en rive*, 2002, 6 pp.
 - 3.6 Ville de Montréal, Service de l'environnement, *Carte, Qualité bactériologique de l'eau en rive, semaine du 21 au 23 septembre 2003*
 - 3.7 Marie-Hélène Bacqué, Gérard Divay, Damaris Rose, Anne-Marie Séguin et Gilles Sénécal, l'Institut national de la recherche scientifique - Urbanisation, Culture et Société, *Survol de quelques politiques de revitalisation urbaine – rapport final*, 4 mars 2003, 102 pp.
 - 3.8 Raphaël Fischler, *Vers un nouvel urbanisme pour de nouveaux quartiers : Revue des nouveaux courants Nord-Américains en urbanisme et aménagement et de leurs possibilités d'application à Montréal – rapport final*, 15 avril 2003, 63 pp.
 - 3.9 Groupe-conseil chargé de préparer une politique culturelle pour Montréal, *Cadre, principes directeurs et énoncé de politique culturelle*, 2 juin 2003, 70 pp.
 - 3.10 Atelier B.R.I.C. architectes et urbaniste, *Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise : Secteur Centre-Ouest*, 21 février 2003, 53 pp.
 - 3.11 Consortium Atelier BRAQ/Atelier IN SITU, *Étude de caractérisation des secteurs Ouest et Sud-Ouest de la Ville de Montréal - rapport final*, 31 mars 2003, 109 pp.
 - 3.12 AFFLECK + de la RIVA architectes, *Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise : Secteur Est – rapport final*, 5 mars 2003, 39 pp.
 - 3.13 Groupe Cardinal Hardy – Aménagement et Design Urbain, *Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre - rapport final*, mars 2003, 75 pp.

- 3.14 Groupe Cardinal Hardy – Aménagement et Design Urbain, *Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre-Est – rapport final*, Mars 2003, 83 pp.
 - 3.15 Tableau des secteurs de planification détaillée pour les séances de consultation publiques tenues par l'OCPM
 - 3.16 Ministère des transports du Québec, *Étude d'opportunité pour le secteur ouest de l'île de Montréal (A-440)*, 2001 (extrait relatif aux origines et destinations des déplacements)
 - 3.17 Tableau présentant l'état d'avancement des politiques sectorielles en préparation, mai 2004
 - 3.18 *Proposition de Charte montréalaise des droits et responsabilités*, Ville de Montréal, décembre 2003
 - 3.19 *La Ville de Montréal et les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, Cadre de référence*, Ville de Montréal, 2000
 - 3.20 Bilan 2003-2004 des activités du chantier du Sommet de Montréal portant sur l'accessibilité universelle
 - 3.21 Les limites de hauteur applicables à l'arrondissement de Ville-Marie, proposition, Plan d'urbanisme, version préliminaire, avril 2004
 - 3.22 *Développement durable : Le choix de Montréal*, Déclaration de principe de la collectivité montréalaise en matière de développement durable, octobre 2003
 - 3.23 Projet de revitalisation urbaine intégrée, Fiche synthèse sur trois projets pilotes d'habitation sociale, secteur Saint-Pierre, secteur Sainte-Marie et secteur Ville-Émard / Côte-Saint-Paul, mai 2004
 - 3.24 Photo aérienne montrant les limites de l'emprise de l'autoroute A-440
 - 3.25 Carte du réseau ferroviaire 2003, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 8 juin 2004
 - 3.26 Règlements sur le contrôle des chiens dans les arrondissements de Montréal
 - 3.27 Émission de permis ou de plaques d'immatriculation relatifs aux bicyclettes par arrondissement
 - 3.28 Groupe Gauthier, Biancamono, Bolduc, *Document d'encadrement pour le développement du terrain de Postes Canada, 1470-1500 rue Ottawa*, arrondissement Sud-Ouest, 20 juin 2003, versions française et anglaise
 - 3.29 *Règlement sur la salubrité et l'entretien des logements*, règlement R.V.M. 03-096 de la Ville de Montréal
 - 3.30 *Mise en œuvre du Plan d'urbanisme : Portrait des principales interventions réalisées*, Montréal au premier plan, mai 2004
 - 3.31 Tecsub et Pricewaterhouse Coopers, *Analyse avantages-coûts, analyse financière et retombées économiques, Axe Henri-Bourassa*, présenté à l'AMT, 21 février 2000
 - 3.32 Variations dans la production annuelle de logements sociaux et communautaires sur l'île de Montréal (1959-2005), Ville de Montréal, juin 2004
 - 3.33 Dispositions relatives aux démolitions d'immeubles, Extrait de la *Loi des cités et villes*
 - 3.34 *Investir dans notre avenir, Plan d'affaires 2004-2008*, STM, janvier 2004
 - 3.35 Daniel Arbour & Associés, *Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie entre les rues St-Urbain et Sanguinet*, Étude de pré-faisabilité, mars 2004
 - 3.36 CIMA et Daniel Arbour et Associés, *Inventaire des espaces de stationnement dans la grande région de Montréal*, Ministère des transports du Québec, Rapport final, 2 septembre 1998
4. Documentation additionnelle
- 4.1 Communiqués envoyés par la Ville de Montréal pour parution dans les journaux locaux
 - 4.2 Compte rendu de la rencontre préparatoire du 10 mai 2004
 - 4.3 Formulaire pour le dépôt d'un mémoire (versions française et anglaise)

- 4.4 Courriel de M. Sylvain Ducas concernant les engagements de la Ville de Montréal quant à l'accessibilité physique et financière des citoyens aux logements et aux équipements publics et culturels
- 4.5 Réponses transmises par la Division de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal aux questions de la Commission
5. Évaluation du patrimoine urbain déposé par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Division du patrimoine et de la toponymie
 - 5.1 Arrondissement d'Ahuentsic-Cartierville
 - 5.2 Arrondissement d'Anjou
 - 5.3 Arrondissement de Beaconsfield-Baie-D'Urfé
 - 5.4 Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-De-Grâce
 - 5.5 Arrondissement de Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest
 - 5.6 Arrondissement de Dollard Des Ormeaux-Roxboro
 - 5.7 Arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval
 - 5.8 Arrondissement de Kirkland
 - 5.9 Arrondissement de Lachine
 - 5.10 Arrondissement de LaSalle
 - 5.11 Arrondissement de l'Île-Bizard-Sainte-Geneviève-Sainte-Anne-de-Bellevue
 - 5.12 Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
 - 5.13 Arrondissement de Montréal-Nord
 - 5.14 Arrondissement de Mont-Royal
 - 5.15 Arrondissement d'Outremont
 - 5.16 Arrondissement de Pierrefonds-Senneville
 - 5.17 Arrondissement du Plateau Mont-Royal
 - 5.18 Arrondissement de Pointe-Claire
 - 5.19 Arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est
 - 5.20 Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie
 - 5.21 Arrondissement de Saint-Laurent
 - 5.22 Arrondissement de Saint-Léonard
 - 5.23 Arrondissement du Sud-Ouest
 - 5.24 Arrondissement de Verdun
 - 5.25 Arrondissement de Ville-Marie
 - 5.26 Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension
 - 5.27 Arrondissement de Westmount
6. Transcriptions des séances de consultation publique
 - 6.1 Séance du 17 mai
 - 6.2 Séance du 19 mai
 - 6.3 Séance du 25 mai
 - 6.4 Séance du 26 mai
 - 6.5 Séance du 31 mai
 - 6.6 Séance du 2 juin
 - 6.7 Séance du 7 juin
 - 6.8 Séance du 9 juin
 - 6.9 Séance du 14 juin
 - 6.10 Séance du 16 juin
 - 6.11 Séance de la matinée du 21 juin

- 6.12 Séance de l'après-midi du 21 juin
 - 6.13 Séance de la soirée du 21 juin
 - 6.14 Séance de la matinée du 22 juin
 - 6.15 Séance de l'après-midi du 22 juin
 - 6.16 Séance de la soirée du 22 juin
 - 6.17 Séance de la matinée du 23 juin
 - 6.18 Séance de l'après-midi du 23 juin
 - 6.19 Séance de l'après-midi du 29 juin
 - 6.20 Séance de la soirée du 29 juin
7. Présentations électroniques de la Direction de la mise en valeur du territoire et du patrimoine
- 7.1 Présentation du 17 mai (versions française et anglaise)
 - 7.2 Présentation du 19 mai
 - 7.3 Présentation du 25 mai (versions française et anglaise)
 - 7.4 Présentation du 26 mai
 - 7.5 Présentation du 31 mai
 - 7.6 Présentation du 2 juin
 - 7.7 Présentation du 7 juin (versions française et anglaise)
 - 7.8 Présentation du 9 juin
 - 7.9 Présentation du 14 juin (versions française et anglaise)
 - 7.10 Présentation du 16 juin (versions française et anglaise)
8. Mémoires déposés sans présentation (l'astérisque * indique que des documents additionnels ont été joints au mémoire)
- 8.1 M. Claude Dumont
 - 8.2 Centre de gestion des déplacements de l'Est
 - 8.3 M. Louis Grondin
 - 8.4 Association des locataires du Village Olympique inc.
 - 8.5 Regroupement de résidents de la rue Jacques-Bizard et de son voisinage
 - 8.6 Centre universitaire de santé McGill
 - 8.7 M^{me} Monique Désy-Proulx
 - 8.8 Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord
 - 8.9 Chambre de commerce du Montréal métropolitain
 - 8.10 Comité Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier
 - 8.11 Communauto inc.
 - 8.12 M^{me} Hélène Jalbert
 - 8.13 Association des locataires de Villeray
 - 8.14 Inter-Loge Centre-Sud
 - 8.15 Société de développement de Montréal
 - 8.16 Docomomo Québec et Diplôme d'études supérieures spécialisées en Connaissance et sauvegarde de l'architecture moderne de l'UQAM
 - 8.17 Hydro-Québec, Direction régionale Montréal
 - 8.18 Camping Montréal
 - 8.19 M. Geoff Donaldson
 - 8.20 Comité d'action des citoyennes et citoyens de Verdun
 - 8.21 M. Avrom Shtern
 - 8.22 Université McGill
 - 8.23 Comité BAILS Hochelaga-Maisonneuve

- 8.24 M^{me} Suzanne Harpin et M. Alain Lefebvre
 - 8.25 Comité de développement du logement social Ahunstic-Cartierville
 - 8.26 Mouvement Fenêtres Ouvertes de la rue St-Urbain
 - 8.27 M. Dany Laroche, M^{me} Anne-Marie Mitchell et M^{me} Sophie Péloquin
 - 8.28 Conseil central du Montréal Métropolitain (CSN)
 - 8.29 Association des résidents de Cité-Jardin inc.
 - 8.30 M. Michel Pagé
 - 8.31 M^{me} Brigitte Blais
 - 8.32 M. Pierre Larouche
 - 8.33 M. Raphaël Fischler
 - 8.34 M. Pierre Marcoux
 - 8.35 Comité d'action de Parc Extension
 - 8.36 Conseil pour le développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve
 - 8.37 Regroupement en aménagement de Parc-Extension
 - 8.38 M. Louis Bourque
 - 8.39 M. Robert Hajaly *
9. Mémoires présentés durant les séances d'information
- 9.1 M^{me} Claudine Christin * (séance du 25 mai)
 - 9.2 Coalition de la Petite-Bourgogne / Quartier en santé (séance du 2 juin)
 - 9.3 Arrondissement Mont-Royal (séance du 14 juin)
 - 9.4 Association des archéologues du Québec (séance du 16 juin)
 - 9.5 Le Vélosentier Nord-Sud (séance du 14 juin)
10. Mémoires présentés à la séance du 21 juin 2004
- 10.1 Société de développement du boulevard Saint-Laurent
 - 10.2 Regroupement des Citoyens(es) de St-Michel
 - 10.3 La Coopérative d'habitation Parc Therrien
 - 10.4 Comité environnement du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal
 - 10.5 Projet Montréal
 - 10.6 Centre d'écologie urbaine de Montréal / SODECM
 - 10.7 Arrondissement de LaSalle
 - 10.8 Société des directeurs des musées montréalais *
 - 10.9 Le Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal
 - 10.10 M. Philippe Côté, Atelier du patrimoine urbain de Montréal
 - 10.11 Observatoire montréalais des inégalités sociales et de la santé
 - 10.12 Fédération des coopératives d'habitation intermunicipales du Montréal métropolitain
 - 10.13 Regroupement Information logement de Pointe Saint-Charles
 - 10.14 Vélo Québec
 - 10.15 Table de concertation sur le logement social de Côte-des-Neiges
 - 10.16 Chaire Approches communautaires et inégalités de santé FCRSS/IRSC
 - 10.17 M^{me} Célyne Piché
 - 10.18 Corporation de promotion et de développement Lincoln-Tupper
 - 10.19 M. Michel Barcelo *
 - 10.20 Table de concertation du faubourg Saint-Laurent
 - 10.21 M. Michel Boisvert, Observatoire de la ville intérieure
 - 10.22 Héritage Laurentien
 - 10.23 Comité Promenade Bellerive inc.

11. Mémoires présentés à la séance du 22 juin 2004

- 11.1 Association des Amis du boulevard Gouin *
- 11.2 Commission scolaire de Montréal *
- 11.3 Équiterre
- 11.4 Fédération des Astronomes amateurs du Québec *
- 11.5 M^{me} Alison Hackney
- 11.6 Groupe de ressources techniques *Bâtir son quartier*
- 11.7 Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) *
- 11.8 Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec
- 11.9 M^{me} Catherine Brunet et M. Alix Jasmin-Morissette
- 11.10 Conseil régional de l'environnement de Montréal *
- 11.11 Table de concertation logement / aménagement de la Petite Patrie *
- 11.12 Société de transport de Montréal
- 11.13 Direction de santé publique de l'ADRLSSSS de Montréal
- 11.14 Comité logement Centre-Sud
- 11.15 Coalition Verte
- 11.16 Ordre des architectes du Québec
- 11.17 Comité interrégional pour le transport des marchandises
- 11.18 Les Amis de Meadowbrook *
- 11.19 Comité de citoyens Mont-Royal Avenue Verte *
- 11.20 M^{me} Phyllis Lambert, Centre canadien d'architecture *
- 11.21 M. Antonio Palermo
- 11.22 Table sur le logement social à Verdun
- 11.23 Les Amis de la montagne *
- 11.24 Héritage Montréal

12. Mémoires présentés à la séance du 23 juin 2004

- 12.1 Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill
- 12.2 Comité des citoyens de la Cité-du-Havre *
- 12.3 Regroupement économique et social du Sud-Ouest
- 12.4 M. Ghislain Lapointe et M^{me} Ginette McKercher
- 12.5 Corporation de développement communautaire de Rivière-des-Prairies
- 12.6 M^{me} Dida Berku (documents déposés) *
- 12.7 Agence métropolitaine de transport
- 12.8 Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain
- 12.9 Infologis de l'est de l'île de Montréal *
- 12.10 Transport 2000 Québec
- 12.11 Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve
- 12.12 Association pour la Protection du Bois Angell
- 12.13 Arrondissement d'Anjou
- 12.14 Solidarité Mercier-Est

13. Mémoires présentés à la séance du 29 juin 2004

- 13.1 Option Transport Durable
- 13.2 Mouvement Au Courant
- 13.3 Bibliothèque nationale du Québec
- 13.4 Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal

- 13.5 ENvironnement JEUnesse
 - 13.6 M. Jacques Larin *
 - 13.7 M. Ronald Goes
 - 13.8 CLD Anjou Montréal-Nord
 - 13.9 Forum jeunesse de l'île de Montréal
 - 13.10 Association Habitat Montréal
 - 13.11 Les jeunes pour le transport durable
 - 13.12 Table d'Aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve *
 - 13.13 M. Brian Maged
 - 13.14 M^{me} Kristin Kopra
 - 13.15 M. Édouard Raymond *
 - 13.16 M^{me} Renée Martin, Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve *
 - 13.17 M^{me} Nicole Fournier
14. Interventions additionnelles
- 14.1 Lettres, télécopies et courriels
 - 14.2 Sommaire des interventions par téléphone

Bibliographie additionnelle

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001), *Une vision d'action commune – Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin, XII-144 pages, cartes

Ministère de la Santé et des Services sociaux (2000), *Les risques à la santé associés aux activités de production animale au Québec*, rapport scientifique, juin, 38 pages

Organisation mondiale de la santé (1986), *La Charte d'Ottawa pour la promotion de la santé*, novembre, non paginée

Ville de Montréal (2002), *Compte rendu du Sommet de Montréal – 5 et 6 juin 2002*, juillet, pagination multiple

Les bureaux de dépôt du Plan d'urbanisme, version préliminaire

- Les bureaux d'arrondissement et les Bureaux Accès Montréal (BAM)
- Les bibliothèques municipales de la Ville de Montréal
- La Direction du greffe de la Ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée

Les lieux de consultation de la documentation complète

- L'Office de consultation publique de Montréal, 1550, rue Metcalfe, bureau 1414
- Le site Internet de l'OCPM à www.ocpm.qc.ca

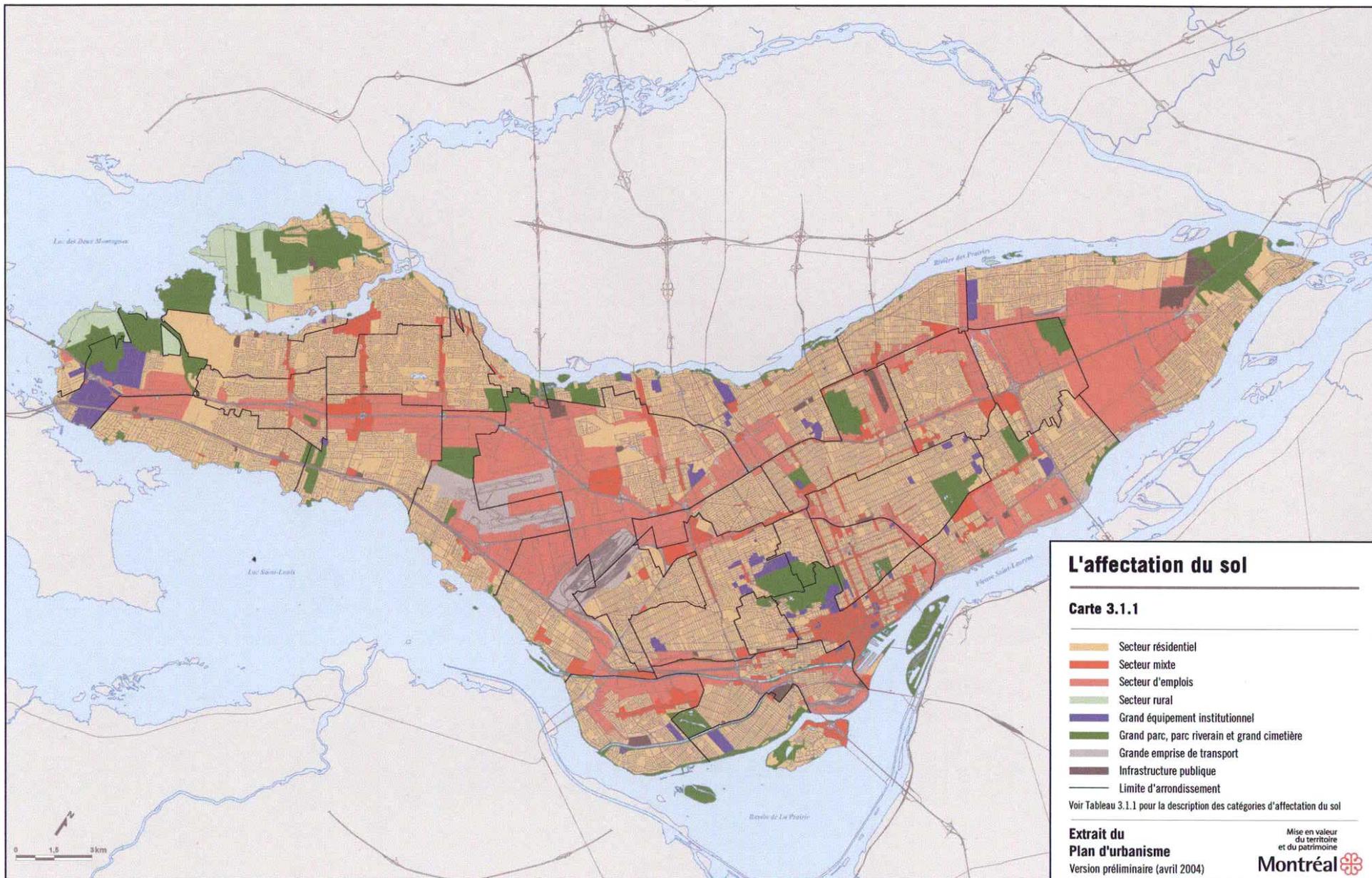
Annexe 3 Information extraite du Plan d'urbanisme, version préliminaire

La carte de l'affectation du sol

Les catégories d'affectation du sol

La carte de la densité de construction

Les secteurs de planification détaillée



L'affectation du sol

Carte 3.1.1

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

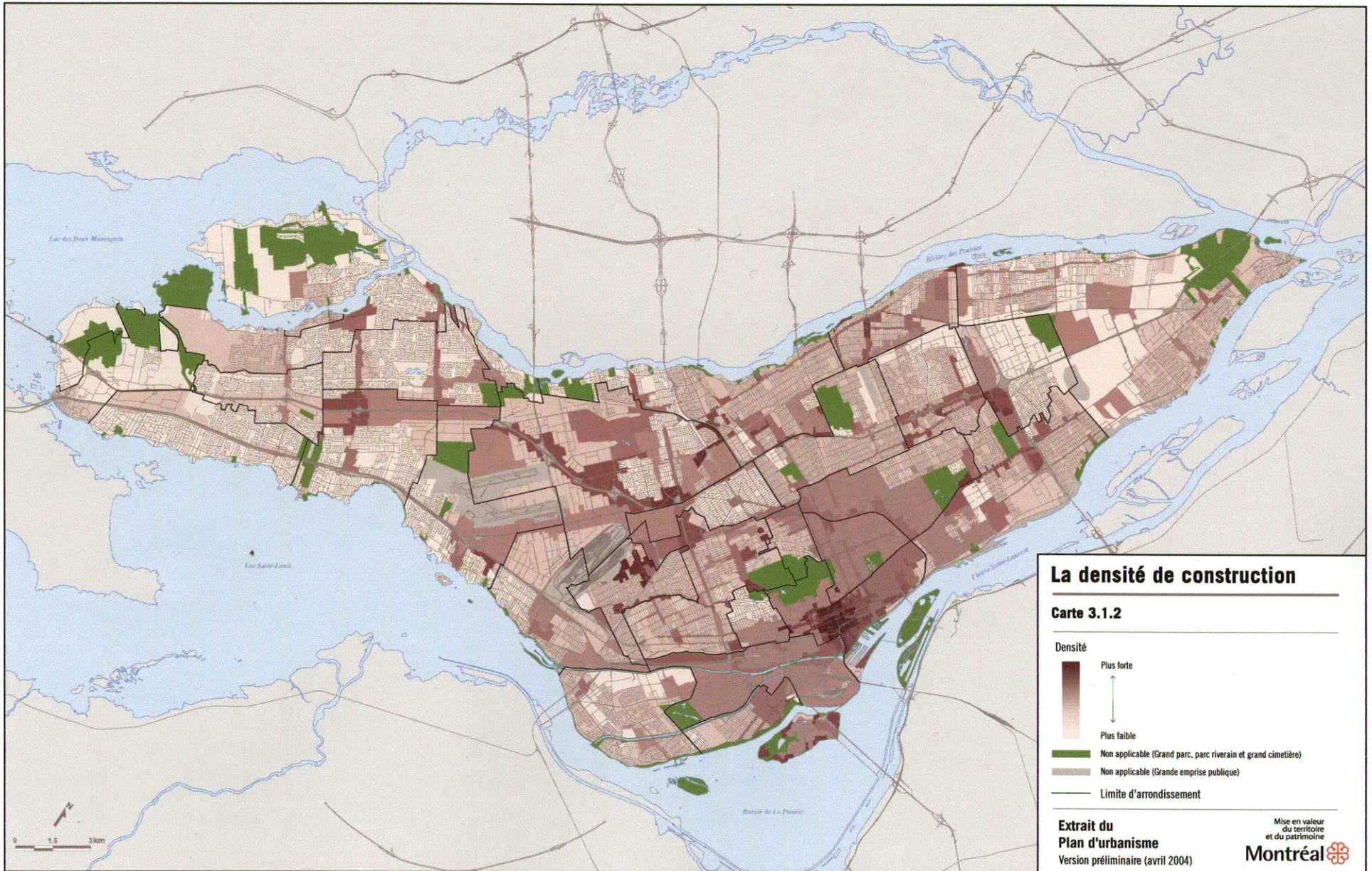
Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol

Extrait du
Plan d'urbanisme
 Version préliminaire (avril 2004)

Mise en valeur
 du territoire
 et du patrimoine
Montréal

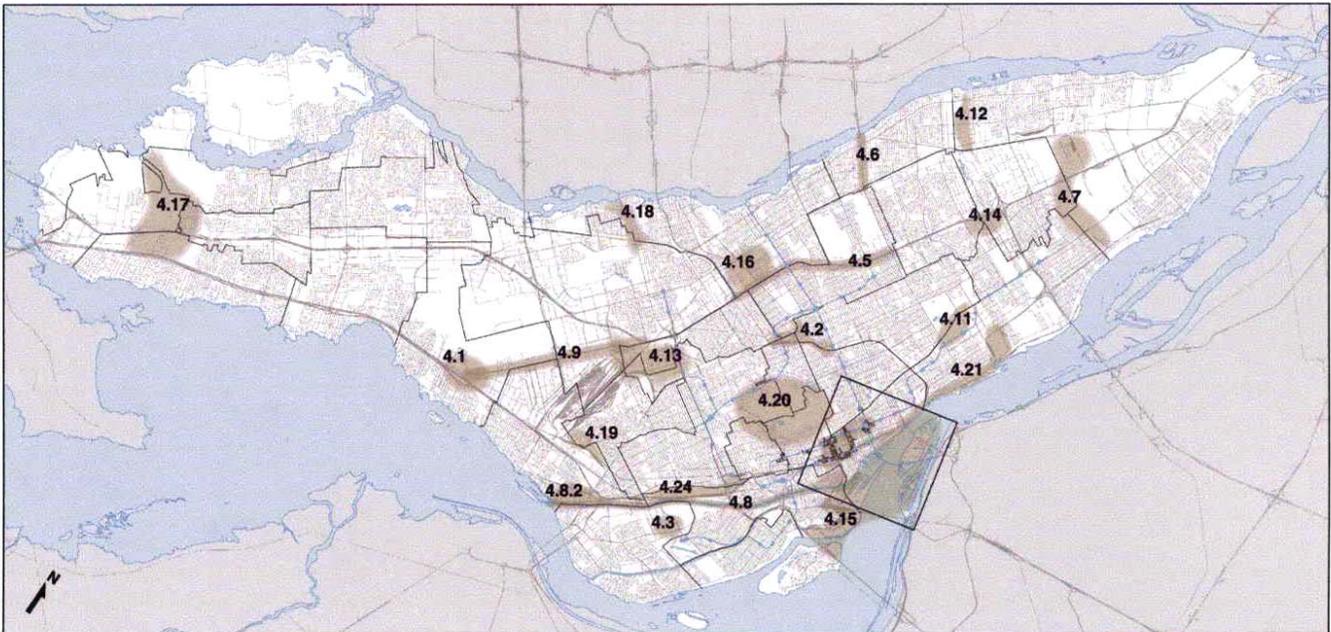
Catégories d'affectation du sol		
Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Logements ▫ Commerces ▫ Équipements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

Catégories d'affectation du sol		
Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, etc.) ▫ Commerces et logements complémentaires 	
<p>Grand parc, parc riverain et grand cimetière Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive, ainsi qu'aux grands cimetières</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Parcs métropolitains et grands parcs urbains ▫ Parcs-nature ▫ Réserves naturelles ▫ Berges et îles publiques ▫ Grands cimetières ▫ Golfs ▫ Commerces et installations complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs ▫ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires ▫ Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assurera le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Poste de transformation électrique, usine de traitement des eaux, usine d'épuration, cour de voirie, etc. 	
<p>Notes générales :</p> <p>La partie II du Plan inclut une carte par arrondissement qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.</p> <p>Les parcs, les cimetières et les infrastructures publiques sont autorisés dans toutes les catégories.</p> <p>La conversion d'un lieu de culte à des fins autres que d'équipements collectifs, communautaires ou culturels requiert une modification du Plan d'urbanisme si le bâtiment est situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou s'il est identifié sur les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural présentées dans la partie II du Plan d'urbanisme.</p> <p>La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales.</p>		



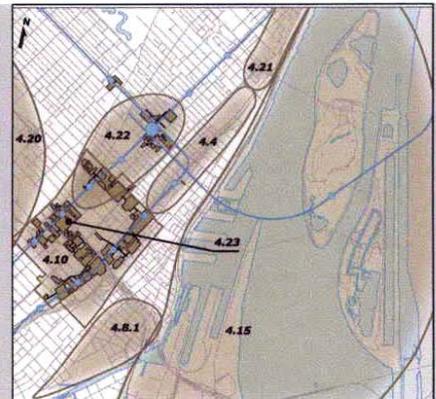
Extrait du plan d'urbanisme, version
préliminaire (avril 2004), page 213.

LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE



LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

- | | | | |
|-------|--------------------------------|------|--|
| 4.1 | Abords de l'aéroport | 4.12 | Corridor Louis-H.-La Fontaine |
| 4.2 | Abords des voies du CP | 4.13 | Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest |
| 4.3 | Angrignon | 4.14 | Galeries d'Anjou – Jean-Talon Est |
| 4.4 | Autoroute Ville-Marie | 4.15 | Havre de Montréal |
| 4.5 | Boulevard Crémazie | 4.16 | L'Acadie – Chabanel |
| 4.6 | Boulevard Pie-IX | 4.17 | L'Anse-à-l'Orme |
| 4.7 | Bourget-Forget | 4.18 | Laurentien – Lachapelle |
| 4.8 | Canal de Lachine | 4.19 | Meadowbrook |
| 4.8.1 | Griffintown | 4.20 | Mont Royal |
| 4.8.2 | Lachine Est | 4.21 | Notre-Dame Est |
| 4.9 | Chemin De La Côte-de-Liesse | 4.22 | Quartier des spectacles |
| 4.10 | Centre des affaires | 4.23 | Réseau piéton intérieur |
| 4.11 | Complexe et Village olympiques | 4.24 | Sites Glen et Turcot |



Le mandat de l'Office de consultation publique de Montréal

L'Office de consultation publique de Montréal a été créé par l'article 75 de la *Charte de la Ville de Montréal*. Il réalise des mandats de consultation publique relatifs aux différentes compétences de la ville, sur les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire ou sur tout autre projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel de l'Office de consultation publique de Montréal qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca
Courriel : ocpm@ville.montreal.qc.ca

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.