3.

la mise en œuvre du Plan d'urbanisme

3 La mise en œuvre du Plan d'urbanisme

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

Ce chapitre comprend trois sections portant sur :

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

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

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

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

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

a) la mise en œuvre :

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

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

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

3.1 Les paramètres réglementaires

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

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

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

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

L'application des paramètres réglementaires est plus précise et découpée dans les portions du territoire appelées à se construire ou à se transformer ainsi que dans les secteurs où le Plan vise une intensification des activités. Dans les 12 mois suivant l'adoption du Plan d'urbanisme, les arrondissements doivent adopter des règlements de concordance de manière à traduire ces paramètres dans la réglementation d'urbanisme.

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

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

Par ailleurs, le document complémentaire au Plan d'urbanisme, présenté à la partie III, assure la cohérence du développement de la ville. Pour ce faire, il traduit certains objectifs et paramètres sous forme de règles et de critères auxquels se conforme la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

3.1.1

l'affectation du sol

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

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

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

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

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

La Ville de Montréal souhaite faire adapter la législation québécoise de manière à ce qu'une modification d'un règlement d'urbanisme visant un secteur adjacent aux limites de l'arrondissement voisin soit régie par une procédure d'adoption particulière. Ce besoin répond à la préoccupation d'assurer la consultation de l'ensemble des citoyens éventuellement concernés, même si la modification de zonage s'applique dans un secteur localisé de l'autre côté de la limite d'arrondissement.

Dans une perspective de cohérence de l'aménagement du territoire, le Plan d'urbanisme prévoit aussi régir les impacts urbanistiques et architecturaux pouvant être générés au-delà des limites d'un arrondissement, par exemple dans le cas de la construction de bâtiments d'une hauteur supérieure aux constructions environnantes ou encore dans le contexte du voisinage d'un secteur à caractère industriel et d'un secteur résidentiel. Le document complémentaire définit, à cette fin, un encadrement qui assure la compatibilité des dispositions d'urbanisme et la prise en compte des impacts des projets aux limites des arrondissements (voir partie III). Une telle mesure sous-tend une approche de gestion du développement privilégiant l'équilibre, la complémentarité et la collaboration entre les arrondissements.

tableau

3.1.1

Catégories
d'affectation du sol

Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.	■ Logements ■ Commerces ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Équipements et constructions requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant dans le parc local Étienne-Desmarteau	La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels. Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc. Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme.
Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.	■ Logements ■ Commerces ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Immeubles comportant de l'industrie légère ■ Équipements collectifs ou institutionnels	La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.
Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.	■ Immeubles industriels ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Équipements collectifs ou institutionnels	La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4). La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures.
Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles.	■ Logements ■ Agriculture et activités industrielles complémentaires ■ Équipements collectifs ou institutionnels	
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.	■ Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires ■ Commerces situés au rez-de-chaussée en bordure d'une rue du Centre identifiée à la carte 2.1.2 où la continuité commerciale est exigée, ou situés à même le réseau piéton souterrain, à la condition que de tels commerces soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou par une résolution de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.	

Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
Couvent, monastère ou lieu de culte Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte.	■ Immeubles voués aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence ■ Lieux de culte ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires	Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la Partie II. Dans l'arrondissement de Ville-Marie, cette affectation permet les commerces dans un local occupé à cette fin avant l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, en novembre 2004, à la condition que de tels commerces soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou par une résolution de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.
Grand espace vert ou parc riverain Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières.	■ Parcs métropolitains et grands parcs urbains ■ Parcs-nature ■ Lieux publics ■ Réserves naturelles ■ Berges et îles publiques ■ Grands cimetières ■ Golfs ■ Équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires	Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux. Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme. La réglementation n'autorise l'équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires que sur les lots 2 988 178, 2 988 179 et 2 988 180 du cadastre du Québec et prévoit cet usage sans limite de superficie de plancher.
Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.	■ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs ■ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires ■ Usages et infrastructures complémentaires	La réglementation assure le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.
Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.	■ Postes de transformation électrique, cours de voirie et de matériel, usines de traitement des eaux, usines d'épuration, etc.	

Notes générales :

Le présent chapitre inclut une carte 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.

Dans le parc local Étienne-Desmarteau, les équipements et constructions requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant sont autorisés.

Les parcs, les cimetières, les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel sont autorisés dans toutes les catégories.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.

Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

L'affectation du sol

Carte 3.1.1

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

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

Plan d'urbanisme

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

Août 2015

3.1.2

la densité de construction

Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire. L'approche retenue en matière de densité préconise avant tout la flexibilité d'application, assurant aux arrondissements la marge de manœuvre nécessaire à une gestion quotidienne efficiente et à un encadrement adéquat des projets de développement.

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

La carte 3.1.2 exprime la densité de construction pour l'ensemble de la ville selon une échelle de 17 couleurs qui intègrent les différents paramètres de densité. Les 27 extraits de la carte de la densité de construction, inclus à la partie II du Plan, sont accompagnés de descriptifs qui énoncent les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Complétés, le cas échéant, par des annotations, ces paramètres décrivent le caractère général d'un secteur, actuel ou souhaité, en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

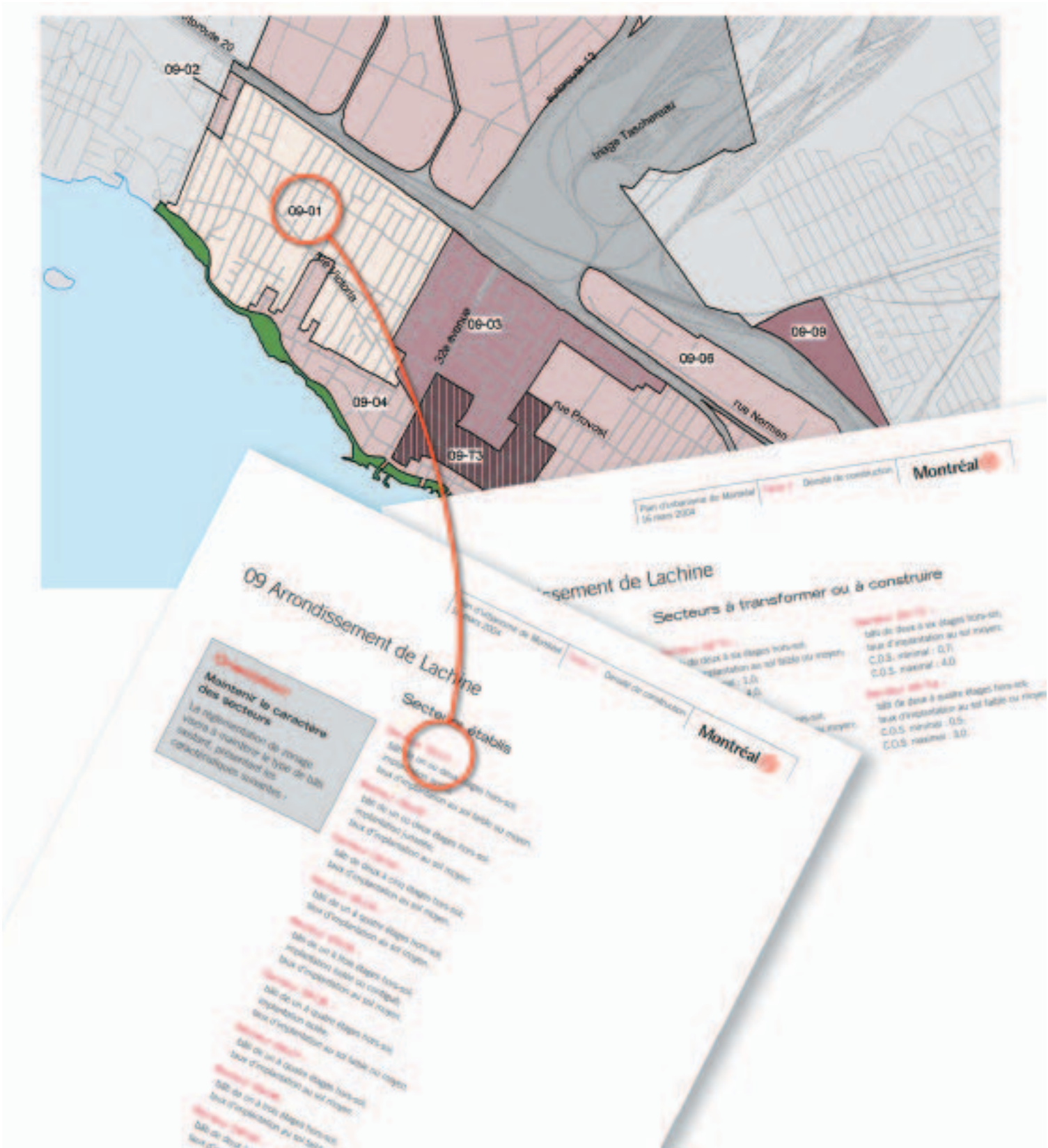
- le nombre d'étages hors sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments;
- le coefficient d'occupation du sol, notamment dans les secteurs à transformer ou à construire.

Les principes d'application des différents paramètres de densité de construction sont les suivants :

- la délimitation des aires sur les extraits de la carte « la densité de construction » présentées à la partie II du Plan d'urbanisme doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme;
- les aires de densité de construction et les dispositions réglementaires afférentes sont précisées dans la réglementation d'urbanisme en fonction de la typologie du bâti et des caractéristiques des lieux, notamment en respectant le caractère homogène d'un tronçon de rue ou d'un ensemble d'îlots ou encore le caractère dominant de certains axes majeurs;
- la réglementation d'urbanisme prescrit des limites de hauteur en nombre d'étages ou en mètres, ou les deux, selon la vocation et le caractère du milieu;
- la réglementation peut définir une hauteur minimale en mètres équivalant à la hauteur prescrite en étages là où l'affectation du sol est « secteur d'emplois », « secteur mixte », « grand équipement institutionnel » ou « couvent, monastère ou lieu de culte »;
- la densité de construction est exprimée par le coefficient d'occupation du sol qui correspond au rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et l'aire du terrain sur lequel il est érigé;
- les éléments suivants sont exclus du calcul de la densité de construction d'un projet :
  - les espaces utilisés à des fins mécaniques et les espaces d'entreposage en sous-sol;
  - la superficie de plancher occupée par des stationnements en sous-sol ou en demi-sous-sol;
  - la superficie de plancher des rez-de-chaussée commerciaux directement accessibles de la rue Sainte-Catherine identifiés à l'illustration 2.3.3;
  - la superficie de plancher occupée par un aménagement visant à ajouter au confort des usagers d'un immeuble déjà construit à la suite de l'analyse de chaque cas;
  - un équipement culturel, sous certaines conditions, portant notamment sur le type d'équipement et sa pérennité, dans le Quartier des spectacles;
  - l'étage de transfert structural d'un projet de construction surplombant une structure du métro ou une autoroute souterraine, dans l'arrondissement de Ville-Marie;
  - la superficie de plancher d'une serre utilisée à des fins de culture végétale industrielle ou commerciale et située sur le toit d'un bâtiment dans l'arrondissement de Ville-Marie.

Extrait de la carte de la densité de construction

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



Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

La densité de construction

Carte 3.1.2

Densité

Forte

Faible

Non applicable

Grand espace vert ou parc riverain

Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

Plan d'urbanisme

Octobre 2015

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

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

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

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

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

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

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

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

LE PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS (PTI)

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

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

Finalement, d'autres projets structurants d'immobilisations visent à améliorer l'environnement urbain et la qualité de vie des Montréalais, notamment **la protection et la mise en valeur des 10 écoterritoires**. Ces projets visent à assurer la préservation et la mise en valeur des milieux naturels existant encore sur le territoire montréalais, très largement urbanisé. L'approche préconisée s'appuie sur une intégration des éléments naturels dans les projets urbains à construire, en concertation avec différents partenaires.

3.2.2

les programmes municipaux

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

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

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

Rappelons aussi l'importance du programme proposé visant la réhabilitation de sites contaminés dans les secteurs à transformer voués à des fins résidentielles ou d'emplois (objectifs 2, 8, 9 et 17). Comme le souligne le parti d'aménagement, au chapitre 1, l'un des défis importants à relever en matière d'aménagement et de consolidation du territoire consiste à soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même. La Ville prévoit des changements radicaux, autant en ce qui concerne la forme que les activités urbaines, pour ces secteurs à transformer. Plusieurs d'entre eux risquent de présenter un certain niveau de contamination. De façon prioritaire, les sommes éventuellement disponibles pour la réhabilitation de sites contaminés devraient être attribuées à ces secteurs à transformer ainsi qu'aux sites visés par l'intensification des activités urbaines aux abords des stations de métro et des gares.

3.3 Les partenaires de la mise en œuvre

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

Les partenaires publics et parapublics

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

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

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

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

Les institutions d'enseignement et de santé, notamment les universités et les hôpitaux, comptent également parmi les partenaires de la Ville. Celle-ci a déjà mené des exercices de planification concertée avec certaines de ces institutions quant à leur développement immobilier. Une entente a également été conclue avec les universités afin de permettre à la Ville de bénéficier de leur expertise et de leur capacité d'innovation en matière d'architecture, d'urbanisme, d'architecture du paysage et d'aménagement en général.

LA PLANIFICATION CONCERTÉE AVEC LES INSTITUTIONS

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

Pour répondre aux besoins d'expansion des institutions, la Ville préconise une démarche de planification concertée afin de déterminer les enjeux d'aménagement. Cette démarche peut se conclure par l'adoption de règlements (règlement de zonage, règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, procédure de projet particulier) et, le cas échéant, par une entente de développement portant sur les aspects non réglementaires (principes et orientations de développement, études, projets conjoints, engagements divers, etc.).

Le secteur privé

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

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

Les associations et les groupes communautaires

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

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

LES PRINCIPES DE PARTICIPATION PUBLIQUE À MONTRÉAL :

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

La participation publique

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

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

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

Des exemples de partenariat

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

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

LA CHARTE MONTRÉALAISE DES DROITS ET RESPONSABILITÉS

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

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

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

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

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