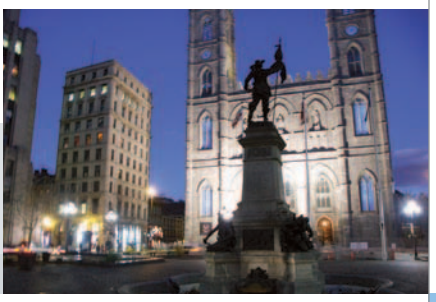
Bilan
2006 - 2007

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal



Octobre 2007

Montréal

Bilan
2006 - 2007

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal

Octobre 2007

Montréal

Mot de M. André Lavallée

Chères Montréalaises,
Chers Montréalais,

C'est avec enthousiasme que la Ville de Montréal dévoile, une nouvelle fois, le fruit des efforts qu'elle consacre à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Le Plan joue un rôle fondamental pour le développement de nos quartiers puisqu'il regroupe l'ensemble des orientations montréalaises en matière d'aménagement et de développement du territoire.

Par une lecture du présent bilan, vous serez en mesure de constater l'importance et la cohérence des actions menées par la Ville et ses partenaires. Ces actions contribuent de façon considérable à la concrétisation des orientations du Plan de façon à créer des milieux de vie de qualité, à assurer un développement optimal du Centre, à dynamiser les secteurs d'emplois, à favoriser la qualité du paysage urbain, à valoriser le patrimoine et à maintenir un environnement sain.

Au-delà d'un engagement pris lors de l'adoption du Plan d'urbanisme, l'étude publique de ce bilan se veut d'abord le reflet de la volonté de l'Administration municipale de fournir une nouvelle occasion, à la population montréalaise et à l'ensemble de nos partenaires, de s'exprimer sur l'avenir de notre ville. En regroupant ainsi nos forces, Montréal ne pourra que devenir une ville encore plus remarquable.

André Lavallée
Membre du comité exécutif de Montréal
Responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif
Ville de Montréal

Sommaire

Introduction 5

Partie I. La mise en œuvre

1. Les politiques et les stratégies 9

2. La planification détaillée prévue par le Plan d'urbanisme 23

3. Les programmes et les immobilisations 41

4. Le cadre réglementaire 55

5. Les projets majeurs 57

Partie II. Les indicateurs de suivi et le tableau de bord

Les indicateurs 61

Le tableau de bord 83

Conclusion 87

Organismes et abréviations 88

Table des matières 91

Introduction

Le Plan d'urbanisme a été adopté en 2004 par le conseil municipal de la Ville. Il constitue la vision dont s'est dotée la Ville de Montréal pour assurer un aménagement et un développement cohérents de son territoire. Décrivant les principales orientations d'aménagement, il précise également les actions à entreprendre dans le cadre de sa mise en œuvre. Il prévoit aussi un suivi systématique et transparent de cette mise en œuvre, et ce, à travers un bilan annuel. De façon à informer la population montréalaise et à lui offrir une nouvelle occasion de s'exprimer, ce bilan est étudié publiquement par une commission du conseil municipal. Ce suivi est réalisé afin, principalement, d'assurer une cohérence entre le Plan d'urbanisme, les priorités dans les mandats de l'Administration municipale et les choix financiers de la Ville, notamment le budget et le Programme triennal d'immobilisations (PTI).

L'élaboration du bilan 2006-2007 est le fruit d'une collaboration entre les services municipaux concernés. Diffusé au mois d'octobre, il est étudié publiquement devant la commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif. Le rapport de la commission, comprenant ses recommandations, sera ensuite déposé au conseil municipal. Ce rapport portera notamment sur les priorités de mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Le bilan 2006-2007, qui fait le point sur les actions entreprises, poursuivies ou complétées entre les mois de mai 2006 et de juin 2007, comprend deux parties. La première, qui porte sur la mise en œuvre, est formée de cinq sections, soit :

1. les politiques et les stratégies;
2. la planification détaillée;
3. les programmes et les immobilisations;
4. le cadre réglementaire;
5. les projets majeurs.

Cette dernière section constitue une nouveauté du bilan 2006-2007. De fait, la Ville tient à reconnaître l'apport considérable des nouveaux projets de développement à l'essor de Montréal. À cet effet, la Ville soutient la réalisation de ces projets et souligne que leur contribution s'étend également à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Conséquemment, le bilan 2006-2007 propose une description de quelques projets majeurs démontrant leur exemplarité quant à la mise en application des orientations et des objectifs du Plan.

Le bilan comprend également une seconde partie laquelle porte sur le suivi de ces objectifs et orientations et ce, à l'aide d'indicateurs. Le bilan 2006-2007 décrit ainsi l'évolution de dix indicateurs dont trois sont présentés pour la première fois. Bien que plusieurs d'entre eux illustrent des tendances s'inscrivant dans le sens des orientations du Plan d'urbanisme, d'autres démontrent l'importance de poursuivre ou d'accentuer les efforts de mise en œuvre et ce, tant pour la Ville que pour ses partenaires.

À l'instar du Plan, le bilan de sa mise en œuvre est en constante évolution. En ce sens, le bilan de cette année comprend une deuxième nouveauté. En effet, sa partie II se veut plus complète par un suivi plus exhaustif des tendances affectant l'évolution du territoire montréalais. De façon plus concrète, la partie II propose, en plus de la série de dix indicateurs, un tableau de bord montrant différentes données socio-économiques reliées, directement ou indirectement, aux objectifs et aux orientations du Plan d'urbanisme. Au total, ce sont maintenant plus de quarante variables qui font l'objet d'un suivi annuel.

Le site Internet du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme de Montréal ainsi que le bilan de sa mise en œuvre peuvent être consultés depuis le site Internet à l'adresse : ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme.

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

Ce site Internet est mis à jour régulièrement pour intégrer les modifications qui sont apportées au Plan.

Dans un avenir rapproché, le site du Plan d'urbanisme présentera l'ensemble des données de la partie II du bilan de la mise en œuvre.

Les modifications du Plan d'urbanisme

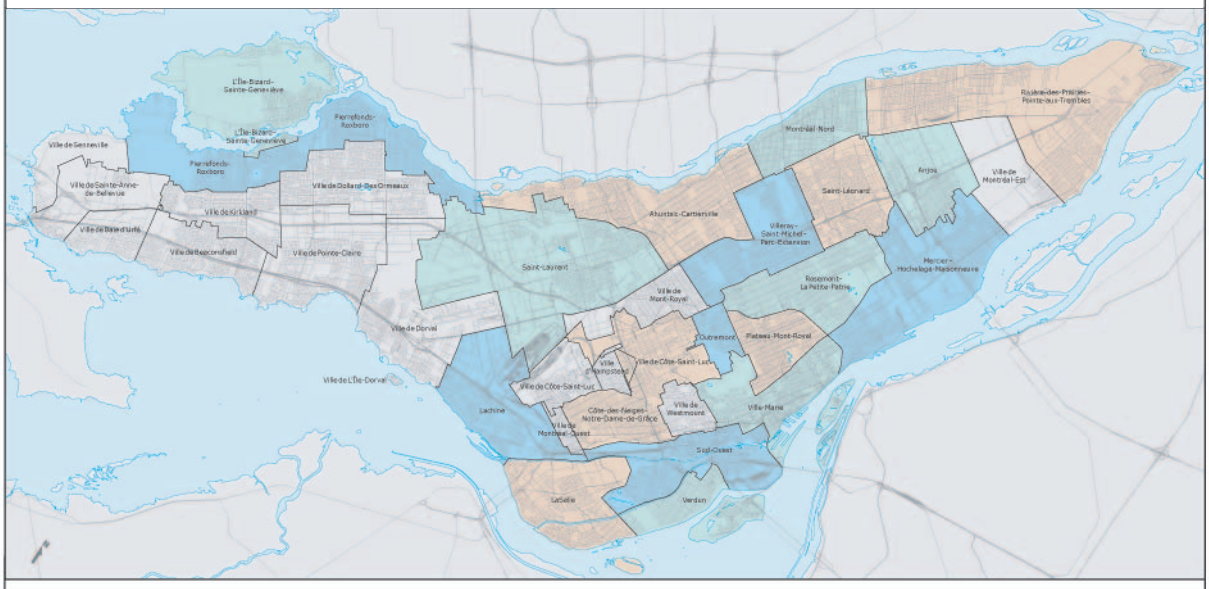
Depuis son adoption en 2004, le Plan d'urbanisme a été modifié à une quarantaine de reprises. Pour plusieurs d'entre elles, il s'agissait d'inclure, dans sa partie II, des chapitres regroupant les éléments propres au territoire de chacun des arrondissements montréalais.

En plus des modifications résultant de l'intégration des chapitres d'arrondissement, le Plan d'urbanisme fait aussi l'objet de divers ajustements. Depuis mai 2006, il a ainsi été modifié à 15 reprises. Les modifications concernent les arrondissements suivants :

- Ahuntsic-Cartierville (adoption du Programme particulier d'urbanisme du secteur L'Acadie-Chabanel (voir section 2.8));
- Anjou;
- Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce;
- Le Plateau-Mont-Royal;
- Le Sud-Ouest;
- Mercier–Hochelaga-Maisonneuve;
- Montréal-Nord;
- Rosemont–La Petite-Patrie;
- Verdun;
- Ville-Marie;
- Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

Le site Internet du Plan d'urbanisme (ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme) décrit l'ensemble des modifications apportées au Plan d'urbanisme. Il présente aussi les nouvelles versions des cartes et des pages intégrant ces modifications.

Les arrondissements de Montréal et les municipalités reconstituées



Depuis le 1er janvier 2006, certaines municipalités fusionnées à Montréal en 2002 ont été reconstituées. Cette réorganisation territoriale fait en sorte que la Ville de Montréal comprend maintenant 19 arrondissements. La carte suivante présente le territoire de ces arrondissements et celui des 15 municipalités reconstituées.

À la suite de cette réorganisation, chacune des villes reconstituées est responsable de son plan d'urbanisme. Celui-ci correspond aux éléments du Plan d'urbanisme de Montréal en vigueur le 31 décembre 2005 et applicables au territoire d'une ville reconstituée.

Partie I La mise en œuvre

1 Les politiques et les stratégies

Au cours des dernières années, la Ville a entrepris et adopté une série de politiques et de stratégies dont plusieurs proposent des orientations et des actions s'inscrivant dans la vision soutenue par le Plan d'urbanisme. La majorité de ces politiques et stratégies font également partie du plan **Imaginer › Réaliser Montréal 2025** lancé en 2005 (voir encadré de la page suivante).

Le tableau suivant indique leur date de mise en vigueur ou leur état d'avancement alors que les sections subséquentes fournissent des détails sur chacune d'entre elles.

Politique ou stratégie	État d'avancement
La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée	En vigueur et mise en œuvre depuis juin 2003
La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	En vigueur et mise en œuvre depuis décembre 2004
La Politique de consultation et de participation publiques	En vigueur et mise en œuvre depuis mars 2005
Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise	En vigueur et mis en œuvre depuis avril 2005
La Stratégie de développement économique	En vigueur et mise en œuvre depuis mai 2005
La Politique du patrimoine	En vigueur et mise en œuvre depuis mai 2005
La Politique de l'arbre	En vigueur et mise en œuvre depuis juin 2005
La Politique de développement culturel	En vigueur et mise en œuvre depuis août 2005
La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels	En vigueur et mise en œuvre depuis août 2005
Le Plan de transport	Soumis à la consultation publique, mise en vigueur prévue en novembre 2007
Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles	En cours d'élaboration, mise en vigueur prévue en 2007
La Politique familiale	En cours d'élaboration, mise en vigueur prévue en 2007
Le Plan d'action pour promouvoir le développement résidentiel	En cours d'élaboration, mise en vigueur prévue en 2007

Imaginer › Réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités

En 2005, la Ville de Montréal lançait le plan **Imaginer › Réaliser Montréal 2025** lequel s'articule autour de deux grands volets : le renforcement de l'administration municipale et la planification intégrée du développement du territoire.

Pour offrir aux Montréalais un lieu de vie agréable et prospère, ce plan propose plus d'une centaine de projets et convient de structurer les interventions de développement autour de cinq grands axes stratégiques, soit :

- Montréal, ville de savoir, de création et d'innovation;
- Montréal, métropole culturelle d'avant-garde;
- Montréal, milieu de vie exceptionnel;
- Montréal, ville d'infrastructures performantes;
- Montréal, ville ouverte à rayonnement international.

Pour plus de détails sur **Imaginer › Réaliser Montréal 2025**, il est possible de consulter son site Internet à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/montreal2025

Montréal 2025
IMAGINER › RÉALISER

1.1 La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée[1]

Sur la base d'une analyse de données socio-économiques et du cadre bâti existant, le Plan d'urbanisme identifie des secteurs qui requièrent, de façon prioritaire et à des degrés divers, des interventions de revitalisation (voir la carte 2.1.1 du Plan). Depuis 2003, la Ville met en œuvre la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée (RUI) laquelle se traduit par diverses interventions sur le cadre physique et bâti, comme le logement, les équipements et l'aménagement urbain, mais aussi sur les conditions socio-économiques.

Les multiples projets qui en découlent sont concrétisés grâce à la collaboration étroite entre la Ville, les arrondissements concernés, mais aussi un important réseau de partenaires publics, privés et associatifs. À titre d'exemples, la Ville et ses partenaires contribuent à la concrétisation de projets aussi variés que la création de coopératives d'habitation, la construction de centres ou de locaux communautaires, l'aménagement du domaine public, l'organisation d'événements culturels et éducatifs, l'implantation de l'accessibilité universelle pour les bâtiments municipaux, etc.

Les succès obtenus par la RUI s'expliquent notamment par le fait que les projets qui en découlent sont mis sur pied grâce à des partenaires issus des milieux où ils s'insèrent. En ce sens, chacun des secteurs ciblés par la RUI profite d'interventions adaptées à ses propres caractéristiques physiques, sociales et économiques. En termes quantitatifs, l'année 2006 a permis de planifier, de financer, de concrétiser et d'effectuer le suivi de plus de 110 projets, soit pratiquement le double qu'en 2005. Ces projets ont été mis en œuvre au sein des huit secteurs suivants :

- Sainte-Marie (arrondissement de Ville-Marie);
- Galt (arrondissement Le Sud-Ouest);
- Saint-Pierre (arrondissement de Lachine);
- Montréal-Nord;
- Saint-Michel (arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension);
- Place Benoît (arrondissement de Saint-Laurent);
- Cartierville (arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville);
- Mercier-Est (arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve).

1. Plus de détails sur la Stratégie : ville.montreal.qc.ca/devsocial

1.2 La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels[2]

Bien que fortement urbanisé, le territoire montréalais comprend des bois, des cours d'eau, des rives, des milieux humides et de nombreux îlots. Ces éléments, formant le patrimoine naturel de Montréal, présentent une valeur exceptionnelle que la Ville entend préserver. Pour s'en assurer, la Ville s'est dotée, en 2004, de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. La Politique identifie notamment dix écoterritoires pour lesquels elle établit des objectifs de conservation et d'aménagement qui sont reconnus par le Plan d'urbanisme.

Depuis son adoption, plusieurs actions concrètes sont menées pour mettre en œuvre la Politique, particulièrement au sein des écoterritoires. À l'hiver 2007, on constatait que les efforts des nombreux groupes de travail avaient permis l'élaboration de quelque 25 projets de conservation se traduisant par la protection de plus de 200 hectares de milieux naturels. De plus, les pourparlers en cours permettent d'envisager à terme la protection de 600 hectares additionnels au sein des écoterritoires. La protection de ces espaces sera d'autant plus facilitée par l'application, par les arrondissements, des dispositions prévues au document complémentaire du Plan d'urbanisme s'appliquant aux écoterritoires.

Dans sa stratégie de sauvegarde des milieux naturels, la Ville a convenu d'augmenter la proportion d'espaces protégés en ciblant les parcs municipaux ainsi que des tronçons de rives pouvant faire l'objet d'une protection et d'une gestion écologique. En 2006, un inventaire exhaustif de ces espaces sur le territoire de l'agglomération a été effectué. Cet inventaire a permis de mettre en lumière la possibilité de sauvegarder près de 500 hectares supplémentaires dans les parcs existants ainsi que 300 hectares en rive. En considérant l'ensemble des projets potentiels de conservation, ce sont près de 1 600 hectares de milieux naturels qui sont susceptibles de s'ajouter au répertoire des aires protégées de Montréal. La réalisation de ces projets conduirait directement à l'atteinte de l'objectif de la Politique, soit la protection de 8 % du territoire.

Enfin, il est primordial de mentionner que la participation des citoyens constitue un élément central dans la mise en œuvre de la Politique. En 2006, deux importantes démarches de planification et de concertation ont été entreprises en suscitant l'implication active des groupes de citoyens. La première de ces démarches concerne l'écoterritoire du corridor écoforestier de l'Île-Bizard et la seconde vise plutôt la Trame verte de l'Est. En 2007, des démarches similaires ont été ou seront entreprises au sein d'autres écoterritoires.

2. Plus de détails sur la Politique : ville.montreal.qc.ca/milieuxnaturels

1.3 Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise[3]

Comme le précise le Plan d'urbanisme, la Ville souscrit aux principes de développement durable. De façon à mieux définir les interventions qu'elle souhaite réaliser avec ses nombreux partenaires, la Ville a adopté en 2005 son Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Soutenu par le Plan d'urbanisme, celui-ci comprend dix orientations parmi lesquelles quatre ont été identifiées comme étant prioritaires, soit :

- améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- assurer la qualité des milieux de vie résidentiels;
- pratiquer une gestion responsable des ressources;
- adopter de bonnes pratiques de développement durable dans les entreprises, les institutions et les commerces.

La singularité du Plan stratégique de développement durable réside, de façon plus particulière, dans l'engagement collectif de la Ville et d'organismes partenaires afin de faire du développement durable une assise sur laquelle se construit Montréal.

Sur le plan de la mise en œuvre, la phase de démarrage 2005-2006 était constituée de 24 actions associées aux 4 orientations prioritaires. Au terme de cette phase, la Ville a publié un bilan dressant l'état d'avancement de chacune de ces actions. Dans la même foulée, la Ville a soumis, à l'automne 2006, une proposition de Plan d'action pour la phase 2007-2009 devant la commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures. La version finale de ce Plan d'action 2007-2009, qui comprend une série de 36 actions structurantes pour Montréal, a été adoptée par le conseil d'agglomération et lancée publiquement au printemps 2007. Le plan d'action est disponible sur le portail de la Ville[3].

3. Plus de détails sur le Plan et la Plan d'action 2007-2009 : ville.monytral.qc.ca/deloppementdurable

1.4 La Stratégie de développement économique[4]

Pour maintenir ou accroître la compétitivité de Montréal aux échelles nationale et internationale, son économie doit être en mesure de s'adapter à l'évolution des marchés. En ce sens, il importe de stimuler le développement de Montréal de manière à améliorer son positionnement à titre de métropole et de maintenir des emplois diversifiés afin d'assurer la richesse collective et d'améliorer la qualité de vie des Montréalais. Pour ce faire, la Ville s'est dotée, en 2005, d'une Stratégie de développement économique intitulée «Réussir@Montréal».

L'objectif principal de la Stratégie consiste à hisser Montréal parmi les métropoles qui affichent le meilleur niveau de vie et la meilleure qualité de vie en Amérique du Nord d'ici 2025. Appuyée par le Plan d'urbanisme, cette Stratégie s'articule autour de cinq axes :

- Améliorer l'environnement d'affaires;
- Stimuler le renforcement du savoir, de l'innovation et du dynamisme des grappes industrielles;
- Contribuer à consolider et à développer Montréal comme métropole culturelle d'avant-garde;
- Améliorer la qualité des milieux de vie;
- Affirmer le positionnement et accroître la notoriété internationale de Montréal.

Au printemps 2006, la Ville a présenté un premier bilan de sa mise en œuvre. Disponible sur le portail Internet de la Ville, ce bilan résume l'évolution des principaux indicateurs économiques et dresse une liste des actions menées par la Ville depuis l'adoption de la Stratégie. Ces indicateurs et actions montrent que Montréal se trouve sur la bonne voie à l'égard de chacun des cinq axes de la Stratégie. Il apparaît également qu'en proposant d'utiliser le savoir, la culture, la créativité, le savoir-faire et l'ouverture sur le monde comme principaux leviers de croissance, Montréal semble avoir fait les choix stratégiques appropriés.

Parallèlement à cette mise en œuvre, la Ville publie, à chaque année, le bilan économique de Montréal. Comprenant de nombreux indicateurs économiques, ce bilan est aussi disponible sur le portail Internet de la Ville.

4. Plus de détails sur la Stratégie : ville.montreal.qc.ca/affaires

1.5 La Politique du patrimoine[5]

La valeur, la richesse et la diversité du patrimoine montréalais sont aujourd'hui largement reconnues et, conséquemment, il importe d'en assurer la conservation et la mise en valeur. En cohérence avec les orientations du Plan d'urbanisme, la Ville a adopté, en 2005, sa Politique du patrimoine. En adoptant cette Politique, la Ville de Montréal s'est offert une vision collective et a clarifié le partage des responsabilités en matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine.

Depuis l'adoption de la Politique, le Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine est mandaté pour assurer le suivi de la mise en œuvre de la Politique du patrimoine. Au cours de l'année 2006-2007, plusieurs actions concrètes ont été menées par la Ville et ses partenaires à l'égard du patrimoine. Ces actions peuvent être regroupées selon trois des grands axes d'intervention de la Politique.

Comme propriétaire, comme gestionnaire ou dans des actions relatives aux territoires stratégiques, la Ville agit avant tout en développant et en diffusant sa connaissance du patrimoine ainsi que par des gestes concrets favorisant la conservation de témoins du patrimoine montréalais.

En tant que propriétaire, la Ville a valorisé son patrimoine grâce à plusieurs initiatives dont la finalisation de l'inventaire des immeubles municipaux patrimoniaux et la mise en ligne du répertoire historique des toponymes montréalais. Comme gestionnaire public, la Ville a favorisé la mise en valeur du patrimoine montréalais par son action dans divers dossiers comme, par exemple, la publication des 27 cahiers sur l'évaluation du patrimoine urbain, l'élaboration d'un inventaire des maisons de ferme de l'agglomération montréalaise ou la finalisation de l'inventaire du patrimoine religieux.

Enfin, la Ville a aussi posé des gestes tangibles au sein de territoires stratégiques identifiés par la Politique tels que l'élaboration, avec la collaboration du Bureau du mont Royal, du Plan de protection et de mise en valeur de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal (voir section 2.11) ou l'élaboration d'un circuit patrimonial identifiant les éléments qui contribuent aux différents caractères du parcours riverain et ce, dans le cadre des recommandations sur le Réseau bleu. Les détails sur ces actions sont présentés dans le bilan de la mise en œuvre de la Politique du patrimoine.

5. Plus de détails sur la Politique : ville.montreal.qc.ca/patrimoine

1.6 La Politique de l'arbre[6]

Élément naturel dominant de l'espace public et privé, l'arbre possède une grande valeur environnementale et sociale. De façon à faciliter la prise de décision quant au sort des arbres ainsi qu'aux soins à leur apporter sur l'ensemble du territoire montréalais, le Plan d'urbanisme soutient l'adoption et la mise en œuvre de la Politique de l'arbre. Adoptée en 2005, la Politique propose une vision s'appuyant sur la volonté de susciter l'intérêt et la responsabilité collective envers l'arbre afin que celui-ci continue d'occuper une place de choix dans le paysage montréalais. Du fait qu'ils sont responsables de la plantation, de la protection et de l'entretien des arbres de rues, les arrondissements forment les principaux acteurs de la mise en œuvre de la Politique.

Au cours de l'année 2006-2007, plusieurs arrondissements ont adopté ou modifié leurs règles d'abattage et de protection des arbres conformément aux dispositions du document complémentaire du Plan d'urbanisme de la Ville et à la Politique de l'arbre. Conséquemment, plusieurs arrondissements ont mis en place des outils pour sensibiliser les citoyens à la protection des arbres et les informer sur les nouvelles règles de protection à cet effet, notamment quant à l'exigence d'obtenir un permis pour l'abattage d'un arbre sur leur propriété.

Certains arrondissements, en collaboration avec la Direction des grands parcs et de la nature en ville, ont également mis à jour leurs inventaires d'arbres publics. Actuellement, sept arrondissements possèdent un inventaire géoréférencé des arbres de rue sur leur territoire.

De façon à mettre en œuvre les orientations de la Politique de l'arbre et afin de rendre Montréal encore plus attrayante, la Ville annonçait, au début de l'année 2006, son intention d'accroître son capital arboricole de 10 000 nouveaux arbres et ce, en 4 ans. La Ville s'est aussi engagée, lors de la conférence sur les changements climatiques tenue en décembre 2005, à planter 2 200 arbres dans 3 de ses grands parcs, soit 830 au parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, 700 au Complexe environnemental de Saint-Michel et 670 au parc du mont Royal. Ces plantations ont eu lieu à l'automne 2006 et au printemps 2007.

Sur le plan de la gestion, l'année 2006 a permis au Service du développement culturel, de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle d'émettre plusieurs directives visant la plantation et la protection des arbres et de leurs racines à l'intention des autres services municipaux et des arrondissements. La mise en œuvre de l'action 9 de la Politique, laquelle porte sur la reconnaissance et la protection d'arbres remarquables, a aussi été enclenchée par la création, en septembre 2006, d'un comité multidisciplinaire. Ce dernier travaille, dans un premier temps, à l'établissement d'une démarche de reconnaissance des arbres remarquables de la ville.

6. Plus de détails sur la Politique : ville.montreal.qc.ca/grandsparcs (voir section «Orientations, programmes et politiques»)

1.7 La Politique de développement culturel[7]

La Ville reconnaît l'importance du rôle joué par les institutions culturelles montréalaises. De façon à accroître le rayonnement culturel de Montréal, le Plan d'urbanisme préconise d'adopter et de mettre en œuvre la Politique de développement culturel. Adoptée en 2005 et intitulée «Montréal, métropole culturelle», la Politique affirme l'importance de la culture comme moteur du développement, du dynamisme économique et de la prospérité de Montréal.

L'accessibilité et le soutien aux arts et à la culture, ainsi que l'impact de la culture sur le cadre de vie des Montréalais sont les trois enjeux majeurs qui inspirent le contenu de ce document. Le tout s'appuie sur la coopération des nombreux acteurs du monde culturel laquelle est indispensable au succès de la mise en œuvre de la Politique.

L'année 2006 marquait véritablement le début de la mise en œuvre des engagements contenus dans la Politique. Afin de rendre davantage tangible la culture au quotidien, plusieurs projets ont été réalisés avec comme objectif l'amélioration du cadre de vie des Montréalais. Parmi les projets entrepris, mentionnons notamment la réalisation de nouvelles œuvres d'art public ainsi que la restauration et l'identification de ce patrimoine artistique, la présentation d'œuvres temporaires dans les espaces publics de même que la désignation, par l'Alliance globale pour la diversité culturelle de l'UNESCO, de Montréal «Ville UNESCO de design».

Les détails sur les actions entreprises seront présentés dans le cadre du bilan de la mise en œuvre de la Politique du développement culturel lequel a été publié et étudié publiquement en avril 2007. Ce bilan est disponible sur le site Internet de la Ville (ville.montreal.qc.ca/culture).

Par ailleurs, il importe de souligner que l'événement **Montréal, métropole culturelle – Rendez-vous novembre 2007** se tiendra les 12 et 13 novembre prochains. Alors que l'élaboration et l'adoption de la Politique ont donné lieu à de nombreux échanges et réflexions depuis plus de trois ans, cet événement se veut l'occasion de réunir à nouveau les représentants des milieux de la culture, des gouvernements, de la Ville et d'autres composantes de la société afin de discuter des projets culturels en cours ou à venir.

Le Rendez-vous promet non seulement des réflexions, mais aussi l'amorce de réponses concrètes à des besoins vivement ressentis : davantage de moyens pour répondre aux besoins culturels des citoyens, un travail d'équipe entre tous les partenaires publics et privés pour améliorer le financement des arts et de la culture, une gouvernance culturelle qui permette des interventions plus cohérentes, plus coordonnées et plus efficaces.

7. Plus de détails sur la Politique : ville.montreal.qc.ca/culture

1.8 La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels[8]

Afin d'encourager le développement d'une gamme diversifiée de logements, de faciliter la réalisation de logements sociaux et communautaires ainsi que de stimuler la production de propriétés à prix abordable, la Ville a adopté, en août 2005, sa Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels. En cohérence avec le Plan d'urbanisme, la Stratégie fixe comme cible qu'une proportion de 30 % des nouvelles constructions résidentielles à Montréal soit des logements abordables. De façon plus précise, elle identifie des cibles spécifiques en termes de logements sociaux et communautaires (15 %) et de logements abordables d'initiative privée (15 %).

Depuis l'adoption de la Stratégie, la Ville a mis en place des conditions favorables à l'atteinte de ses objectifs. À cet égard, la mise en œuvre s'articule autour des sept axes majeurs précisés par la Stratégie. La Ville met notamment à contribution les terrains municipaux, tel que le site des ateliers Rosemont (voir section 5), afin d'assurer la construction de logements abordables tout comme le développement de projets exemplaires en matière de mixité. Le plan d'action municipale en matière d'habitation pour les années 2006 à 2009, l'Opération 15 000 logements, vient aussi soutenir les orientations de la Stratégie d'inclusion en matière de logements abordables. En effet, la Ville prévoit allouer des subventions pour :

- la réalisation de 5 000 logements sociaux et communautaires et plus de 4 000 nouveaux logements abordables;
- la rénovation de 3 000 logements abordables;
- l'accession à la propriété de 3 000 ménages.

Les nouveaux projets d'habitation permettront de mettre en valeur des terrains vacants, de donner un second souffle à des immeubles désaffectés et de convertir des bâtiments industriels désuets en résidences accueillantes. Ce plan assure ainsi l'atteinte des objectifs de la Stratégie d'inclusion et représente un engagement très important de l'Administration municipale. Dans le cadre de l'Opération 2006-2009, on estime à près de 480 millions de dollars le montant des subventions qui seront versées en vertu de divers programmes impliquant des contributions des gouvernements du Québec et du Canada, de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de la Ville de Montréal. De façon plus particulière, la part de la Ville s'élève à 100 millions de dollars. Au terme de l'Opération, les retombées économiques et fiscales seront considérables générant notamment des investissements totaux de 1,5 milliard de dollars ainsi que des projets d'habitation d'une valeur foncière de 1 milliard de dollars.

D'ores et déjà, il est possible d'indiquer que la production 2006 de logements abordables s'est avérée fort importante. De fait, il apparaît que les promoteurs privés tendent à offrir, de façon naturelle, une proportion considérable de produits résidentiels abordables pour répondre à la demande laquelle est aussi soutenue par le programme d'aide à l'accession à la propriété de la Ville. De plus, l'intégration du concept de «mixité» prôné par la Stratégie porte aussi fruit. Les projets résidentiels mixtes comme ceux de l'Imperial Tobacco et du Nordelec (voir section 5) dans l'arrondissement Le Sud-Ouest en sont d'ailleurs des témoins.

Sur le plan du monitoring, il importe de souligner qu'un document faisant état de l'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie est publié à l'automne 2007. Cette évaluation, tant qualitative que quantitative, est l'occasion de poser un regard sur l'atteinte des objectifs fixés par la Stratégie ainsi que les principales actions préconisées lors de son adoption.

Mentionnons enfin que la mise en œuvre de la Stratégie ne pourrait être possible sans l'aide des nombreux partenaires de la Ville notamment les gouvernements et les groupes de ressources techniques. À cet égard, il importe aussi de souligner l'apport de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) laquelle contribue notamment à la production de logements accessibles aux premiers acheteurs ou la réalisation de projets mixtes, comme celui de la Biscuiterie Viau dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve.

8. Plus de détails sur la Stratégie : www.habitermontreal.qc.ca

1.9 Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles[9]

Déterminée à soutenir un environnement urbain plus sain à Montréal, la Ville reconnaît l'importance d'assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles. Pour ce faire, le Plan d'urbanisme soutient notamment l'élaboration et la mise en œuvre du Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR). Toujours en cours d'élaboration, le Plan directeur doit être conforme aux principes et aux objectifs énoncés par le Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et entré en vigueur le 22 août 2006.

Au cours de l'année 2006, les travaux réalisés dans le cadre de l'élaboration du PDGMR ont notamment mené à l'identification de critères, fondés sur les principes du développement durable, qui permettront de sélectionner les outils de collecte et des technologies appropriées pour Montréal. Parallèlement, plusieurs études techniques ont été réalisées et ce, sur différents aspects touchant la gestion des matières résiduelles, notamment : le traitement des matières putrescibles, le choix des outils de collecte, la gestion des débris de construction et de démolition, le traitement des résidus ultimes, etc. Les résultats de ces études permettent l'élaboration des scénarios les plus judicieux en matière de gestion des matières résiduelles. Ces scénarios seront ensuite évalués au moyen d'une analyse de cycle de vie simplifiée. À la suite de cette analyse, un projet de PDGMR sera présenté à l'automne à la commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures.

Par ailleurs, la commission du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement a procédé, à la fin de l'été 2006, à l'étude publique des modes de collecte en vue d'améliorer la collecte sélective. Cette étude a permis l'adoption, par les membres de la commission, de 14 recommandations. Dans le but d'augmenter les quantités recueillies de matières recyclables et d'améliorer la propreté de la voie publique, un appel de propositions a été lancé en avril 2007 auprès de trois firmes de design industriel. L'objectif de cet exercice est d'améliorer l'équipement existant ou de concevoir un nouvel outil de collecte sélective. L'outil de collecte «revisité» sera connu à l'automne 2007.

Enfin, il importe de souligner le lancement, au printemps 2007, du magazine *Couleur bazar*. Ce magazine est un nouveau guide permettant aux Montréalais de mieux connaître les ressources offertes afin de contribuer à la réduction de la production de matières destinées à l'enfouissement. Ce magazine est disponible sur le site Internet de la Ville de Montréal[10].

9. Plus de détails sur le Plan directeur : ville.montreal.qc.ca/environnement
10. Pour consulter le magazine *Couleur bazar* : ville.montreal.qc.ca/couleurbazar

1.10 Le Plan de transport[11]

Les infrastructures de transport jouent un rôle structurant dans l'organisation spatiale du territoire montréalais. Montréal développe sa stratégie de consolidation et de renforcement des différents secteurs de la ville sur la présence d'importants réseaux de transport et plus particulièrement les infrastructures de transport collectif. Reconnaissant la portée de ce rôle, le Plan d'urbanisme renouvelle la volonté de la Ville de se doter d'un Plan de transport. Ce Plan, dont l'adoption est prévue pour novembre 2007, vise à assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre, économiquement prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, le Plan de transport soutient le Plan d'urbanisme en misant principalement sur un usage accru du transport collectif et des transports actifs.

C'est au cours du mois de mai 2007 que la Ville de Montréal a dévoilé la version du Plan de transport qui fut soumise à la consultation publique au cours de l'été. Intitulé «Réinventer Montréal» et disponible sur le portail Internet de la Ville (ville.montreal.qc.ca/plan-transport), ce document de consultation annonce la mise en œuvre de 21 chantiers pour que les transports actifs et collectifs deviennent les modes de transport privilégiés des Montréalaises et des Montréalais.

Ambitieux et réaliste, le premier Plan de transport de Montréal comprend notamment, en cohérence avec le Plan d'urbanisme, l'implantation d'un réseau de tramway, l'augmentation du confort et de la rapidité des services de transport collectif, le prolongement du métro vers l'est, la réalisation de 400 kilomètres de voies cyclables, soit le double du réseau actuel, de même que l'instauration de quartiers verts favorisant la quiétude des milieux de vie au profit de l'ensemble des citoyens.

Par ailleurs, il est aussi primordial de préciser que l'année 2006 a également permis le dévoilement et l'étude publique d'un des outils du Plan de transport, soit la Charte du piéton. Aussi disponible sur le site Internet, la Charte contribue à :

- orienter les actions de la Ville en faveur de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons;
- considérer l'apport économique des piétons en aménageant différemment l'emprise publique;
- veiller à ce que la rue redevienne un lieu de rencontres et d'échanges.

11. Plus de détails sur le Plan : ville.montreal.qc.ca/plan-transport

1.11 La Politique familiale

La qualité de vie des familles constitue l'une des préoccupations fondamentales pour la Ville de Montréal. De façon à mieux cerner les besoins des familles et à générer un ensemble d'actions concrètes à mettre en œuvre, la Ville a entrepris, avec l'aide d'un nombre considérable de partenaires, l'élaboration d'une Politique familiale. Prévoyant l'adopter d'ici la fin de l'année 2007, cette Politique comprendra trois grandes composantes, soit le cadre de référence, les plans d'action locaux développés par les arrondissements et le Plan d'action collectif.

En mai 2007, la Ville rendait public la première de ces composantes soit le projet de cadre de référence intitulé «Montréal, ville de familles». À travers celui-ci, Montréal cible trois principaux axes : l'habitation, le transport et la sécurité publique. Cet outil constitue le fruit d'une vaste concertation menée par la Ville et impliquant un important réseau de partenaires issus des secteurs publics, privés, institutionnels et communautaires. Cette première composante de la Politique fixe les orientations sur lesquelles l'administration œuvrera au cours des prochaines années. Soumis à la consultation publique devant l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) à l'automne 2007, ce document est disponible sur le portail Internet de la Ville[12].

Parallèlement, les élus et les directions d'arrondissements ont été sollicités pour élaborer des plans locaux d'action famille lesquels formeront la seconde composante de la Politique familiale. Pour ce faire, des chantiers ont été constitués dans chaque arrondissement de façon à regrouper des citoyens, des organismes, des représentants scolaires ainsi que des commerçants. Guidés par la Ville, ces intervenants du milieu sont invités à s'exprimer sur différents thèmes. Misant sur des projets simples, les plans locaux contiendront un ensemble de mesures que les arrondissements entendent réaliser. Ces plans constituent également un appel aux communautés locales à s'engager à poser des gestes en faveur des familles. Enfin, les plans locaux détermineront une cible quantitative : le nombre de familles à conserver ou à atteindre en 2012.

La dernière composante de la Politique familiale se traduit par un Plan collectif d'action famille. Celui-ci sera fondé, d'une part, sur les travaux effectués par les équipes des chantiers d'arrondissements et les projets qu'ils ont générés et, d'autre part, sur les recherches et les réflexions menées par l'équipe responsable de l'élaboration de la Politique familiale. Ce Plan collectif d'action famille viendra notamment appuyer les orientations du Plan d'urbanisme et plus particulièrement sa Charte des milieux de vie.

12. ville.montreal.qc.ca (voir la section «Communauté» sous la rubrique «La vie à Montréal»)

1.12 Le Plan d'action pour promouvoir le développement résidentiel

Tel que le souligne le Plan d'urbanisme, la Ville de Montréal agit en matière d'habitation en mettant en œuvre une stratégie qui s'articule autour de trois grands axes, soit d'assurer une offre résidentielle équilibrée, d'améliorer l'habitat le cadre de vie et de promouvoir le développement résidentiel. Dans le cadre de ce dernier axe, la Ville compte se doter, d'ici la fin de l'année 2007, d'un Plan d'action guidant l'ensemble de ses interventions.

La Ville entend mettre en œuvre un Plan d'action s'appuyant sur une vision qui répond aux principaux défis auxquels Montréal est confrontée en matière de développement résidentiel. Pour relever ces défis, le Plan d'action identifierait les conditions de succès tout en proposant une gamme structurante d'actions concrètes. À l'aide de cet important outil, Montréal pourra voir hausser sa part du marché régional de la construction résidentielle.

L'approche préconisée se veut intersectorielle et suppose des actions ou des acquis partagés par l'ensemble des services municipaux et des arrondissements. En ce sens, le Plan d'action viendra appuyer et renforcer les orientations et les objectifs du Plan d'urbanisme, tout comme ceux de l'ensemble des politiques et stratégies mises en œuvre par la Ville. En fonction de cette approche, les interventions soutenues par le Plan d'action se déclineraient en cinq axes, soit :

- Améliorer la relation d'affaires entre la Ville et les promoteurs résidentiels;
- Créer des milieux de vie attrayants;
- Créer des conditions favorables au développement du potentiel résidentiel de Montréal;
- Encourager la diversité de l'offre résidentielle;
- Promouvoir Montréal comme lieu de résidence.

2 La planification détaillée prévue par le Plan d'urbanisme

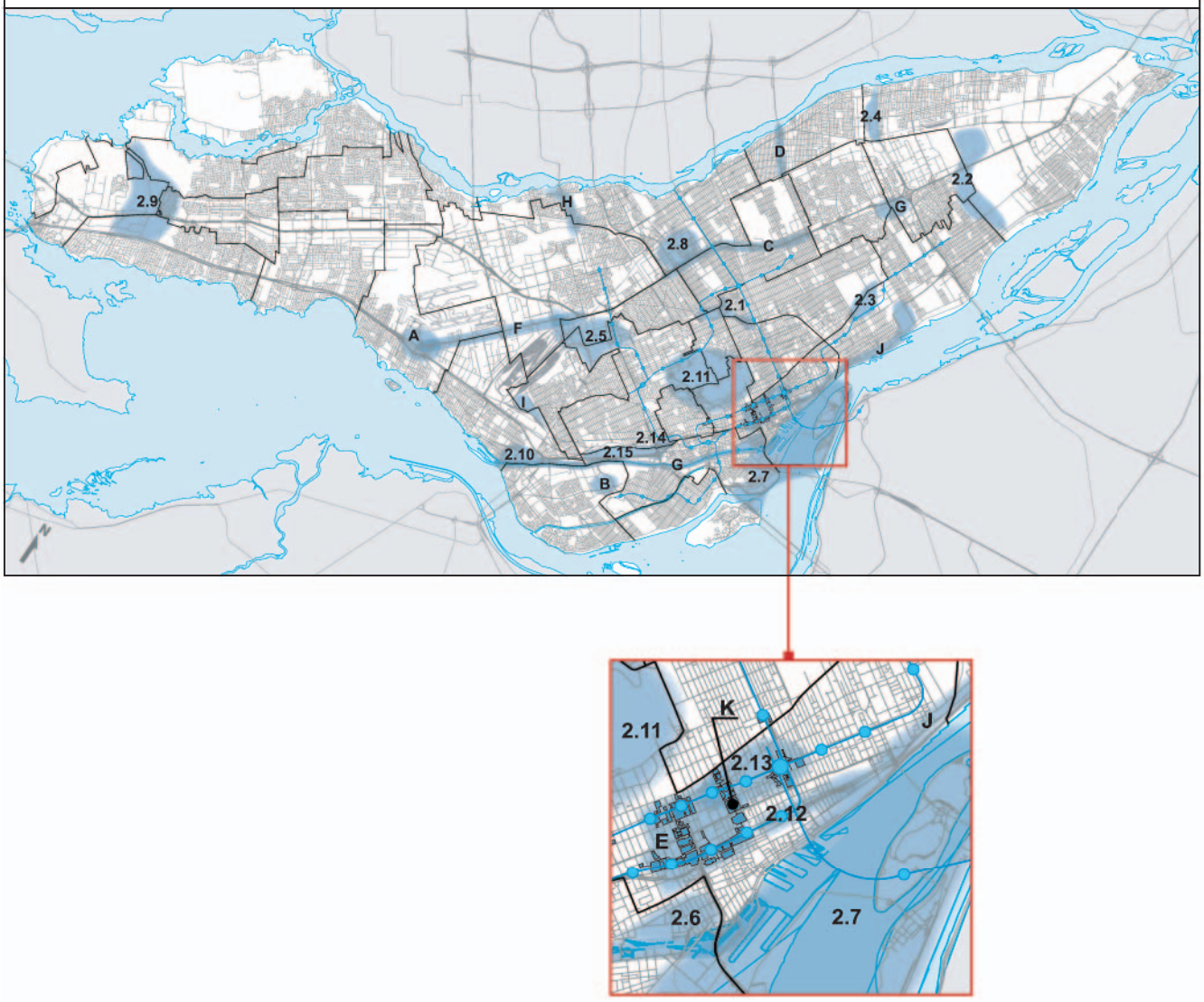
Lors de l'adoption du Plan d'urbanisme, la Ville s'est engagée à mener une planification détaillée pour certains secteurs stratégiques du territoire montréalais. De fait, ces secteurs présentent une problématique urbanistique complexe et, par le fait même, requièrent une analyse et des études complémentaires. La séquence de réalisation de ces planifications peut varier en fonction des enjeux propres à chacun et liés, par exemple, aux investissements publics qui y sont consentis ou à leur potentiel de développement à court terme.

Le Plan d'urbanisme identifie, au chapitre 4 de sa partie I, les secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise. Ces portions de territoire comportent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. La présente section apporte des détails sur les travaux réalisés au cours des derniers mois.

Par ailleurs, plusieurs chapitres d'arrondissement intégrés à la partie II du Plan prévoient la planification détaillée d'autres secteurs présentant essentiellement des enjeux de portée locale.

Les secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise	
Démarches complétées ou en cours	
2.1	Abords des voies du CP
2.2	Bourget-Forget
2.3	Complexe et Village olympiques
2.4	Corridor Louis-H.-La Fontaine
2.5	Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest
2.6	Griffintown
2.7	Havre de Montréal
2.8	L'Acadie-Chabanel
2.9	L'Anse-à-l'Orme
2.10	Lachine-Est
2.11	Mont Royal
2.12	Quartier de la santé
2.13	Quartier des spectacles
2.14	Site Glen
2.15	Site Turcot
Démarches en démarrage ou à venir	
A	Abords de l'aéroport
B	Angrignon
C	Boulevard Crémazie
D	Boulevard Pie-IX
E	Centre des affaires
F	Chemin De La Côte-De-Liesse
G	Galeries-d'Anjou–Jean-Talon Est
H	Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin
I	Meadowbrook
J	Notre-Dame Est
K	Réseau piéton intérieur

La localisation des secteurs de planification détaillée



2.1 Abords des voies du CP

Caractérisés par un déclin des activités industrielles, les abords des voies du Canadien Pacifique (CP) (voir section 4.2 du Plan d'urbanisme) ont connu une conversion graduelle à des fins résidentielles, commerciales ou institutionnelles. Bien que la voie ferrée traversant cette portion de territoire limite l'accessibilité et génère des nuisances, on y dénote toujours un important potentiel de réutilisation et de mise en valeur.

Afin de tenir compte des particularités de chacun des sous-secteurs qui composent les abords des voies du CP, cette planification détaillée s'effectue distinctement pour les sous-secteurs suivants :

- ancien triage Outremont (arrondissement d'Outremont);
- Bellechasse (arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie);
- Maguire (arrondissement du Plateau-Mont-Royal);
- Marconi-Alexandra-De Castelnau (arrondissements de Rosemont–La Petite-Patrie et de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension).

Au cours de la dernière année, les travaux de planification menés par la Ville ont plus particulièrement porté sur les sous-secteurs de l'ancien triage Outremont et de Bellechasse.

Le premier de ces sous-secteurs, l'ancien triage Outremont, constitue le site visé par l'Université de Montréal afin d'y implanter un nouveau campus (voir section 5). Ce projet, qui comprend des logements, des espaces verts, des résidences étudiantes et des bâtiments dédiés à l'enseignement et à la recherche universitaire, a fait l'objet en 2007 d'une consultation publique devant l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). L'analyse du projet, réalisée en 2005 et en 2006, permet de conclure que la proposition de l'Université de Montréal met en œuvre plusieurs objectifs du Plan d'urbanisme.

Devant la portée considérable d'un tel projet, il devient primordial d'en faire la pierre angulaire sur laquelle miser dans les efforts de planification entrepris pour améliorer l'ensemble des secteurs adjacents. De cette façon, la Ville entend s'assurer que les retombées positives de l'implantation de ce campus seront maximisées.

Du côté du secteur Bellechasse, la Ville a identifié, à la suite d'une analyse réalisée durant l'été 2006, les principes devant guider son aménagement. Ces principes visent notamment à profiter de la proximité de la station de métro Rosemont tout en favorisant une modification de la vocation industrielle du secteur vers une plus grande mixité des usages, notamment l'implantation d'habitations et de commerces de voisinage. De la même façon, le secteur Bellechasse constitue aussi un site stratégique permettant un développement dense fondé sur le parti pris de la Ville envers l'intensification et la diversification des activités aux abords des infrastructures de transport collectif.

Il est aussi essentiel de souligner que le développement du secteur Bellechasse devra se faire en complémentarité de celui du site des ateliers municipaux Rosemont (voir section 5) lequel a lui-même fait l'objet d'une planification détaillée par l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie et d'une consultation publique devant l'OCPM.

2.2 Bourget-Forget

Le secteur Bourget-Forget (voir section 4.7 du Plan d'urbanisme) se situe aux limites des arrondissements de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et d'Anjou ainsi que de la Ville de Montréal-Est. Le secteur est caractérisé par de vastes terrains vacants représentant une superficie de l'ordre de 180 hectares et est dominé par la présence d'activités industrielles, notamment la carrière Lafarge, l'industrie pétrochimique et le parc industriel d'Anjou. Par ailleurs, un quartier résidentiel occupe la portion ouest du secteur.

Au cours de l'été 2006, la Ville a réalisé une analyse du secteur Bourget-Forget, permettant d'identifier les enjeux et principes de développement pour celui-ci. Parmi ces enjeux, il apparaît notamment que le développement du secteur doit considérer les possibilités d'aménager un lien routier dans l'axe nord-sud afin d'améliorer l'efficacité des déplacements et faciliter la structuration du milieu.

D'autre part, la mise en valeur du secteur comprend également la création d'un nouveau milieu de vie sur le site Contrecoeur, la valorisation du parc-nature du Bois-d'Anjou et l'intensification des pôles d'emplois. À l'égard du premier, il faut noter que la Ville a mandaté la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) afin de planifier et de réaliser la mise en valeur de ce site à des fins résidentielles. Le projet, qui prévoit la construction de plus de 1 600 logements dont une large part de logements abordables, a fait l'objet d'une consultation publique au printemps 2007 devant l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

2.3 Complexe et Village olympiques

Constitué de trois îlots de taille considérable, ce secteur (voir section 4.11 du Plan d'urbanisme) regroupe essentiellement de grands ensembles sportifs, récréatifs et touristiques qui lui confèrent un caractère public. La Ville soutient la mise en valeur de ces équipements, incluant les installations olympiques, afin de rehausser l'image de marque et l'achalandage de ce pôle d'activités desservi par deux stations de métro et accueillant une clientèle diversifiée.

Conçu comme un ensemble dédié au sport, l'îlot du Complexe olympique voit se consolider sa vocation première grâce à l'aménagement, en 2006, du centre d'entraînement des sports aquatiques et à l'implantation, actuellement en cours, du stade de soccer Saputo. L'arrivée attendue d'un quatrième équipement scientifique, le nouveau Planétarium, contribuera aussi au renforcement de la vocation de cet important pôle touristique.

Avec le Jardin botanique et le parc Maisonneuve, ce secteur forme un grand parc urbain qu'il importe de mettre en valeur dans une vision d'aménagement intégré, notamment pour améliorer les liens entre le Complexe olympique, le parc Maisonneuve et les milieux de vie avoisinants.

En 2006, après la réalisation d'un diagnostic général et l'identification des grands enjeux d'aménagement, l'exercice de planification détaillée du secteur a permis d'établir certaines composantes du concept général d'aménagement, notamment :

- la caractérisation des ensembles paysagers et architecturaux à protéger et à mettre en valeur;
- l'identification d'orientations pour l'ébauche d'un plan directeur d'aménagement du parc Maisonneuve et de ses abords;
- la définition des balises d'aménagement des sites à développer et à requalifier sur l'îlot du Complexe olympique;
- la définition de balises d'aménagement pour la mise en valeur des terrains à développer sur le site du Village olympique dans le respect des caractéristiques paysagères et architecturales du milieu.

En 2007, la planification détaillée se poursuit par l'identification d'options d'aménagement du domaine public, notamment le réaménagement de l'emprise de l'avenue Pierre-De Coubertin, les principales portes d'entrée aux sites et les abords des stations de métro. Les orientations de développement, les balises d'aménagement et le plan d'actions préconisés pour ce secteur seront consolidés dans un document d'orientation dont la version préliminaire sera soumise aux instances au cours des prochains mois.

2.4 Corridor Louis-H.-La Fontaine

Le présent secteur (voir section 4.12 du Plan d'urbanisme) concerne le corridor du boulevard Louis-H.-La Fontaine au nord du boulevard Henri-Bourassa Est. Il comprend l'emprise visée par le projet de parachèvement de l'autoroute 25 mené par le ministère des Transports du Québec (MTQ), mais aussi d'importants milieux naturels formant l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny (voir section 1.2).

Au cours de l'année 2006-2007, le MTQ a poursuivi les étapes nécessaires à la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 25. À la suite des consultations publiques tenues en 2005 par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le MTQ a apporté diverses modifications au projet initial afin de préserver l'écoterritoire, d'inclure une voie cyclable sur le pont et intégrée au réseau montréalais de même que d'aménager un lien piétonnier vers la future gare de la ligne du train de l'Est.

La Ville collabore également avec le MTQ afin de s'assurer que le projet soutienne les objectifs de la Ville quant à l'intégration positive de ce corridor autoroutier au milieu urbain. De façon plus précise, il s'agit de maximiser les superficies préservées au sein de l'écoterritoire, de minimiser les impacts négatifs sur la qualité de vie des milieux traversés et sur le paysage urbain ainsi que de favoriser des déplacements sécuritaires et confortables pour les piétons et les cyclistes.

Par ailleurs, les travaux de planification portant sur l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny se sont poursuivis. Un plan concept préliminaire, élaboré en fonction des objectifs de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (voir section 1.2) et du Plan d'urbanisme, présente une première proposition de projet de conservation pour l'écoterritoire. De façon à rendre les milieux naturels protégés plus accessibles, l'objectif de conservation est appuyé par un objectif de mise en valeur et ce, dans une perspective de développement de l'offre récréotouristique et d'éducation à l'environnement. Conformément à la démarche préconisée, le plan concept sera soumis à la consultation publique par les arrondissements concernés.

2.5 Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest

Le secteur Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest (voir section 4.13 du Plan d'urbanisme), desservi par les stations de métro Namur et De La Savane de même que les autoroutes 15 et 40, présente un visage déstructuré et sous-utilisé. Tel que préconisé par le Plan d'urbanisme, la Ville entend mettre à profit l'important potentiel de renouvellement urbain offert par ce secteur.

Au cours de la dernière année, la Ville a déployé des efforts particuliers pour la planification de la mise en valeur du sous-secteur de l'Hippodrome. Il apparaît approprié de rappeler que le gouvernement du Québec planifie le déménagement des activités hippiques montréalaises, permettant ainsi d'envisager une nouvelle vocation pour cet espace. De façon évidente, l'échéancier de travail du gouvernement, toujours inconnu, viendra conditionner la suite des événements. Néanmoins, les efforts de la Ville ont permis d'élaborer des scénarios préliminaires de développement lesquels ont fait l'objet de diverses analyses.

Parallèlement, le Bureau de projet Cavendish, créé par la Ville en 2005, a complété l'étude d'opportunité ainsi que l'avant-projet préliminaire. Ces études démontrent l'opportunité et la pertinence de procéder au raccordement du boulevard Cavendish. De plus, l'avant-projet préliminaire a permis de privilégier un scénario de raccordement, de proposer un phasage des travaux et d'établir un budget de réalisation. L'étude d'avant-projet définitif et la préparation des plans et devis de la phase 1 du projet, qui consiste à relier le boulevard Cavendish dans l'arrondissement Saint-Laurent à l'avenue Royalmount, débuteront à l'automne 2008.

Par ailleurs, il importe de rappeler que le sous-secteur Namur fait l'objet, par l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, d'une planification détaillée de portée locale. De façon à profiter de la proximité des deux stations de métro, la Ville compte notamment y favoriser une intensification et une diversification des activités.

2.6 Griffintown

Liant son destin à celui du canal de Lachine, le Griffintown (voir section 4.8.1 du Plan d'urbanisme) a connu, à partir de sa fermeture en 1970, de nombreuses pertes d'emplois ainsi que la démolition de plusieurs bâtiments. Offrant aujourd'hui un potentiel considérable de redéveloppement, il bénéficie de précieux atouts dont la présence de plusieurs anciens bâtiments industriels d'intérêt patrimonial ainsi que la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires.

Parmi les moments ayant marqué la planification détaillée de ce secteur, il importe d'abord de souligner la tenue, à l'automne 2006, de l'événement «Les dialogues du Griffintown», organisé conjointement par l'arrondissement Le Sud-Ouest et le bureau Design Montréal. Pendant quatre jours, trois équipes interdisciplinaires de professionnels ont élaboré des propositions de redéveloppement pour trois sites ciblés. L'événement comportait également diverses activités grand public permettant à la population de découvrir l'histoire et la dynamique actuelle du Griffintown. Les perspectives d'aménagement qui se dégagent de cet atelier ont permis d'alimenter la réflexion sur le devenir du Griffintown, notamment dans le cadre de la planification détaillée.

Par ailleurs, en complément du diagnostic réalisé en 2005, des études touchant particulièrement au patrimoine bâti et au potentiel archéologique de même qu'une analyse sociohistorique du secteur ont été réalisées en 2006. Ces études s'inscrivent dans le cadre des efforts continuels de la Ville afin de régir les perspectives de développement pour ce secteur aux atouts multiples.

2.7 Havre de Montréal

S'étendant des ponts Champlain à Jacques-Cartier, le Havre de Montréal (voir section 4.15 du Plan d'urbanisme) constitue l'interface entre le Centre de Montréal et le fleuve Saint-Laurent. Jouissant d'un prestige inégalé grâce à cette présence du fleuve et à celle du cœur historique, il révèle toutefois plusieurs contraintes dont sa faible desserte en transport collectif ou la localisation de l'autoroute Bonaventure laquelle empêche l'accès public aux berges.

La Société du Havre de Montréal[13] (SHM) a pour mission de proposer, pour ce secteur, les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement intégré ainsi que de prévoir une structure de mise en oeuvre et une stratégie de financement. À cet égard, la SHM a déposé, au printemps 2006, son rapport final et ses recommandations quant à l'avenir du havre.

La SHM a également dévoilé, en avril 2007, les conclusions des études de faisabilité pour la première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, soit pour la section comprise entre les rues Saint-Jacques et Brennan. Ces études portaient plus particulièrement sur le concept d'aménagement, la validation des coûts de construction, le potentiel immobilier, les retombées économiques, le transport et la circulation ainsi que les enjeux environnementaux.

Ces études confirment que la transformation de cette portion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain s'avèrerait tout à fait avantageuse pour Montréal. Avant de procéder à la mise en œuvre de ce projet structurant, celui-ci devra franchir deux autres étapes, soit la phase d'avant-projet prévue pour 2007 et 2008 ainsi que la préparation des plans et devis.

13. Plus de détails sur la Société du Havre de Montréal et sur ses actions : www.havremontreal.qc.ca

2.8 L'Acadie-Chabanel

Le secteur L'Acadie-Chabanel (voir section 4.16 du Plan d'urbanisme) est situé dans la partie sud de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et est bordé par les autoroutes 15 et 40. Principalement voué à l'emploi, il comprend aussi un secteur résidentiel formé de quelque 2 500 logements. Loin d'être homogène, L'Acadie-Chabanel se compose de multiples sous-secteurs ayant une vocation, une façon d'occuper l'espace et une dynamique qui leur sont propres. En plus de comprendre un nombre considérable de terrains vacants, il compte plusieurs immeubles dont l'utilisation pourrait être intensifiée ou diversifiée et ce, au profit d'activités plus dynamiques. Des aménagements du domaine public s'avèrent aussi nécessaires afin de rendre les lieux plus agréables pour les déplacements à pied et à vélo.

En octobre 2006, la Ville a adopté un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour ce secteur (voir encadré). Fruit d'un processus de planification entrepris après l'adoption du Plan d'urbanisme, ce PPU décrit en détails les orientations d'aménagement soutenues par la Ville :

- faciliter l'accès au secteur pour les utilisateurs du transport collectif, les piétons et les cyclistes;
- améliorer la forme urbaine du secteur;
- favoriser le développement et la diversification des activités d'emplois;
- améliorer les interfaces entre les milieux résidentiels et industriels;
- aménager le domaine public de façon à favoriser des déplacements sécuritaires à pied et à vélo;
- améliorer l'accès au secteur et la circulation à l'intérieur de celui-ci afin de répondre aux besoins du transport des marchandises.

Le transport collectif constitue une pièce maîtresse du réaménagement du secteur L'Acadie-Chabanel. À cet égard, la Ville a collaboré avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'aménagement de la gare Chabanel sur la ligne Blainville dont la mise en service a eu lieu en janvier 2007. Rappelons également que la mise en place du train de l'Est (voir section 3.2.1) permettra également, grâce à l'implantation projetée de la gare L'Acadie, d'améliorer à nouveau la desserte en transport collectif.

LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du Plan d'urbanisme qui permet d'apporter plus de précision à la planification de certains secteurs. L'adoption d'un PPU par le conseil municipal constitue une modification au Plan et est précédée d'un processus de consultation publique.

Un PPU porte sur une partie spécifique du territoire de la municipalité et peut comprendre :

- l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
- le tracé projeté et le type des voies de circulation;
- les équipements communautaires projetés;
- les règles de zonage, de lotissement et de construction;
- l'identification des travaux prévus et, le cas échéant, des propriétés à acquérir par la Ville;
- la séquence de construction et la durée approximative des travaux;
- les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

2.9 L'Anse-à-l'Orme

Le secteur de L'Anse-à-l'Orme (voir section 4.17 du Plan d'urbanisme) forme l'un des territoires montréalais les plus riches en espaces naturels de grande valeur écologique. En ce sens, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (voir section 1.2) et le Plan d'urbanisme identifient le corridor de la rivière à l'Orme comme un écoterritoire visé par un ensemble d'objectifs de conservation et d'aménagement. De plus, ce territoire comprend d'importantes superficies de terrains propices au développement urbain.

Au cours de la dernière année, la Ville a mené des travaux de planification visant notamment un équilibre harmonieux entre les projets de développement urbain et la protection des milieux naturels de cet espace. La Ville souhaite également relever les défis liés à l'accessibilité au secteur tout en soutenant une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo.

De cette façon, le secteur Ouest de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, qui constitue un secteur de planification détaillée de portée locale, fait l'objet d'une planification concertée effectuée dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (voir section 1.2). Cette démarche regroupe plusieurs acteurs municipaux, le ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) du Québec ainsi que les propriétaires des terrains concernés.

2.10 Lachine-Est

Caractérisé par la présence d'activités industrielles lourdes ainsi qu'une présence marquée du camionnage, le secteur de Lachine-Est (voir section 4.8.2 du Plan d'urbanisme) comprend de nombreux terrains et bâtiments vacants. Au cours des dernières années, de nombreuses entreprises du secteur y ont cessé ou considérablement réduit leurs activités ce qui permet, aujourd'hui, d'envisager diverses avenues pour la transformation des bâtiments qui y sont érigés. En d'autres termes, Lachine-Est présente un potentiel appréciable de renouvellement urbain.

Dans le cadre de la requalification de ce territoire, la Ville demeure préoccupée par l'application rigoureuse des principes du développement durable lesquels s'y traduisent principalement par une amélioration nécessaire de sa desserte en transport collectif et, surtout, par la viabilisation de ses sols. À cet égard, des analyses sommaires révèlent un important degré de contamination lequel est accompagné par un niveau élevé de nuisances environnementales induites par les activités antérieures et actuelles.

Depuis plus d'un an, une réflexion est menée conjointement par l'arrondissement de Lachine et la Ville quant aux problématiques urbanistiques inhérentes au secteur Lachine-Est. Cette réflexion permet notamment d'évaluer la possibilité d'y intégrer la fonction résidentielle. De fait, le secteur est convoité pour la construction d'un nombre important de logements.

En complément, il apparaît approprié de souligner que des études et des analyses ont été menées en ce qui a trait au patrimoine industriel, au patrimoine archéologique et au potentiel de développement économique de Lachine-Est. En fonction des résultats obtenus, l'arrondissement de Lachine et la Ville comptent énoncer une vision de développement pour le secteur qui pourra être accompagnée d'interventions sur les domaines public et privé ou encore de modifications à la réglementation d'urbanisme.

2.11 Mont Royal

Figure emblématique de Montréal, le mont Royal (voir section 4.20 du Plan d'urbanisme) offre un patrimoine naturel et paysager dont il importe d'assurer la pérennité. Les espaces qui le composent ou qui le bordent comprennent également un riche patrimoine bâti et archéologique que la Ville souhaite protéger et mettre en valeur. Sur le plan de l'accessibilité, le démantèlement de l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc (voir section 3.2.2) contribue à rehausser la qualité de l'aménagement à l'est de la montagne. Ces efforts devront se poursuivre de façon à améliorer, notamment, la desserte en transport collectif ainsi que les accès cyclistes et piétonniers.

Au cours de l'année 2006, le processus de planification mené par la Ville a permis de poursuivre la concertation avec les intervenants du milieu et plus particulièrement au sein de la Table de concertation du Mont-Royal (TCMR). Ces travaux ont rendu possible l'actualisation des nombreux enjeux touchant ce secteur, une définition des grandes orientations à privilégier de même que l'élaboration d'une proposition de pistes d'action. Pour guider cette réflexion, la Ville a également réalisé un bilan détaillé de la mise en œuvre du Plan de mise en valeur du mont Royal adopté en 1992.

De plus, la Ville a présenté, en mai 2007, la démarche mise de l'avant pour assurer la protection du mont Royal. La Ville a notamment développé des mesures afin d'encadrer l'approbation des projets de développement et leur évaluation sur la base de critères communs. Ces mesures établissent des régimes de protection des milieux naturels, des vues vers et à partir de la montagne ainsi que du patrimoine bâti.

La TCMR a maintenant complété son travail de conseil et le Bureau du Mont-Royal entreprendra, en collaboration avec les divers services municipaux concernés, l'élaboration du nouveau Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal lequel sera accompagné par un cadre de gestion. D'autre part, la Ville procédera à la préparation de nouvelles dispositions réglementaires qui traduiront les régimes de protection mis de l'avant. Ces documents feront l'objet d'une consultation publique à la fin de l'année 2007 ou au début de l'année 2008 et ce, devant l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). La Ville souhaite ainsi permettre à la population montréalaise et aux organismes intéressés de s'exprimer sur l'avenir de la montagne.

2.12 Quartier de la santé

L'aménagement en tranchée de l'autoroute Ville-Marie au cœur du Quartier de la santé (anciennement appelé Autoroute Ville-Marie) (voir section 4.4 du Plan d'urbanisme) crée une rupture dans le tissu urbain et rend l'environnement très peu convivial pour les piétons et cyclistes. Ce secteur déstructuré présente toutefois d'importants avantages dont sa proximité du Centre des affaires, du Quartier international et de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.

Le Quartier de la santé comprend aussi un potentiel de développement considérable. L'implantation prochaine du nouveau Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) sur le site de l'hôpital Saint-Luc constitue une excellente opportunité d'utiliser ce potentiel afin de créer un pôle d'activités complémentaires. À cet égard, un plan d'affaires est actuellement en cours d'élaboration par le Technopôle Ville-Marie. Créé au printemps 2006, cet organisme vise notamment à maximiser les retombées économiques liées à l'implantation du CHUM.

De son côté, l'arrondissement de Ville-Marie a entrepris la conception d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à encadrer l'aménagement du Quartier de la santé et ce, en fonction des nombreux enjeux urbanistiques liés à son développement. Il est notamment essentiel d'assurer un arrimage entre les orientations et les actions de ce PPU avec le plan d'affaires du Technopôle Ville-Marie. Ainsi, à la suite du dépôt de ce plan d'affaires, la Ville finalisera le PPU du Quartier de la santé et le soumettra à la consultation publique. Le plan d'affaires et le PPU formeront ainsi une base solide pour l'amélioration de l'environnement urbain du secteur.

Pour terminer, il faut rappeler que le projet du CHUM a fait l'objet, à l'automne 2006, d'une consultation publique devant l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Ce dernier a rendu public son rapport en mars 2007.

2.13 Quartier des spectacles

Le Quartier des spectacles (voir section 4.22 du Plan d'urbanisme) forme sans doute l'espace le plus actif pour la création, la production et la diffusion de la culture montréalaise et québécoise. Assurant un dynamisme et un rayonnement pour Montréal, ce secteur offre également un caractère diversifié duquel découlent certaines contraintes dont l'importance d'assurer une harmonie entre ses fonctions culturelle, récréative, institutionnelle, résidentielle et commerciale.

À l'égard du Quartier des spectacles, la Ville mène, de concert avec le partenariat du même nom, une série d'actions contribuant aux objectifs du Plan d'urbanisme. Priorisant notamment l'aménagement des abords de la Place des Arts, la Ville poursuit également la réalisation et la planification de ses interventions pour le boulevard De Maisonneuve (voir section 3.4.3). L'année 2006 a également permis d'effectuer le premier déploiement du plan lumière du secteur par la mise en valeur de cinq salles de spectacles au carrefour du boulevard Saint-Laurent et de la rue Sainte-Catherine.

De plus, la Ville a entrepris l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) grâce auquel le développement du Quartier des spectacles pourra progresser rapidement. À cet égard, le PPU :

- proposera un plan d'aménagement du domaine public portant une attention particulière au design urbain;
- proposera une qualification des espaces à développer et des lieux retenus pour accueillir les festivals et assurer leur pérennité;
- intégrera des stratégies de mise en lumière et de signalisation;
- établira une programmation des interventions et des phases de développement;
- identifiera les opportunités de partenariat pour la mise en valeur et le développement de certains éléments du programme.

Il est aussi important de rappeler l'annonce, par le gouvernement du Québec, de la construction d'une nouvelle salle dédiée à la musique classique dont celle interprétée par l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM). À cet égard, le projet de 105 millions de dollars présenté en juin 2006 prévoit l'occupation d'une superficie de 15 000 m^2 et ce, sur l'esplanade est de la Place des Arts.

2.14 Site Glen

Sur le territoire montréalais, les espaces vacants de grande superficie qui, comme le site Glen (voir section 4.24 du Plan d'urbanisme), sont situés à proximité du Centre deviennent une denrée relativement rare. Ancien triage ferroviaire, ce site bénéficie également de la présence, à ses abords, de grands axes autoroutiers et de la gare intermodale Vendôme. Ironiquement, son accessibilité véhiculaire limitée représente une contrainte à son développement tout comme les nuisances générées par les infrastructures autoroutières et ferroviaires qui lui sont adjacentes.

Choisi pour accueillir le futur campus du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et le nouvel hôpital des Shriners, le site Glen fait l'objet d'une planification rigoureuse de sa mise en valeur en fonction des nombreux enjeux d'intégration urbaine découlant de cet implantation. À cet égard, le conseil d'agglomération de Montréal a adopté, en janvier 2007, un règlement d'emprunt afin de financer les travaux municipaux requis ainsi que la création d'un bureau de projet dont le mandat est de gérer la réalisation de ces travaux.

De façon à résoudre les problèmes liés à l'accessibilité, les travaux à réaliser ont été identifiés. À cet égard, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a d'ailleurs entrepris la mise en œuvre des aménagements prévus au plan d'accessibilité du campus.

Par ailleurs, il importe également de mentionner que l'année 2006 a aussi permis de compléter la décontamination requise pour accueillir les bâtiments du CUSM et de l'hôpital des Shriners.

2.15 Site Turcot

Tout comme le secteur précédent, le site Turcot (voir section 4.24 du Plan d'urbanisme) est un ancien triage aujourd'hui démantelé qui profite de nombreux atouts. Parmi ceux-ci, il convient de mentionner son excellente visibilité, sa très grande superficie de terrains disponibles ainsi que son accessibilité à partir de grands axes routiers régionaux. En outre, ce site est situé à proximité du Centre et de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Dans le cadre du projet du Complexe Turcot (voir section 3.2.2), le ministère des Transports du Québec (MTQ) a fait l'acquisition du site Turcot et prévoit y déplacer les corridors autoroutier et ferroviaire au pied de la falaise Saint-Jacques. Ce projet entraîne un repositionnement des enjeux de cette planification détaillée puisqu'il assurerait un désenclavement du secteur, améliorerait sa desserte routière et accroîtrait ses liens et son intégration avec le tissu urbain aux abords du canal de Lachine.

Dans la foulée de la planification du Complexe Turcot par le MTQ, la Ville procède actuellement à l'analyse de l'insertion urbaine de cette infrastructure routière. En cohérence avec le Plan d'urbanisme et le Plan de transport (voir section 1.10), ce projet d'envergure est traité par la Ville comme un projet urbain et non seulement comme un projet de transport. De cette façon, la Ville entend s'assurer que celui-ci apportera une contribution positive à la mise en valeur du territoire, à la qualité de vie des milieux traversés et à l'amélioration du paysage urbain.

Par ailleurs, dans le cadre de la planification détaillée du secteur Turcot, la Ville a commandé une étude de prospective économique pour identifier des vecteurs de développement à privilégier pour la mise en valeur de ce vaste site qui sera disponible à partir de 2015. La réflexion se poursuivra en 2007 et 2008 afin de dégager une vision de développement pour cet ensemble qui, notamment grâce à son désenclavement et à sa localisation stratégique, pourra devenir un pôle fort d'activités et créer une nouvelle dynamique urbaine au sein de cette portion de la ville.

3 Les programmes et les immobilisations

Le Plan d'urbanisme énonce 7 orientations d'aménagement et de développement du territoire montréalais lesquelles se déclinent en 19 objectifs. Une série de programmes et d'immobilisations financés par la Ville et ses partenaires contribuent à la poursuite de ces objectifs. Pour l'année 2006-2007, les principales actions s'articulent autour des thèmes suivants :

- l'habitation;
- les réseaux de transport;
- le développement économique;
- la qualité de l'aménagement du Centre;
- l'environnement.

3.1 L'habitation

Action	État d'avancement
Le Programme de renouveau urbain	Complété
Le soutien à la production de logements sociaux, communautaires et abordables	Continuel

3.1.1 Le Programme de renouveau urbain

Afin d'améliorer l'habitat et le cadre de vie, la Ville, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR), a participé, entre 2003 et 2006, au Programme de renouveau urbain (PRU). Ce Programme venait proposer aux arrondissements d'intervenir, de façon prioritaire, dans les secteurs à revitaliser (voir carte 2.1.1 du Plan d'urbanisme) sur leur territoire, accentuant la préservation et la promotion d'un environnement attrayant.

La mise en œuvre de ce Programme, qui devait se terminer à la fin de l'année 2005, s'est poursuivie jusqu'en décembre 2006. Ce report de la date d'échéance a notamment permis l'élaboration de trois nouvelles démarches de revitalisation urbaine. Ces trois démarches s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée (voir section 1.1).

Par ailleurs, la Ville complète actuellement un bilan des multiples projets concrétisés grâce au PRU. À cet égard, ce bilan comprendra non seulement une compilation des investissements consentis par la Ville, mais également de ceux de ses nombreux partenaires, notamment à travers l'élaboration et la réalisation de projets complémentaires. Fournissant une évaluation qualitative des actions entreprises, il proposera aussi plus de détails sur certains projets significatifs comme le furent la construction du centre sociocommunautaire du boulevard Rolland (arrondissement de Montréal-Nord) ou l'aménagement du chemin de la Côte-des-Neiges (arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce). Notons que ce dernier projet figurait parmi les finalistes des Prix d'excellence 2007 en architecture remis par l'Ordre des architectes du Québec.

3.1.2 Le soutien à la production de logements sociaux, communautaires et abordables

Pour améliorer l'offre résidentielle, la Ville agit en appui et en complémentarité au marché en souscrivant aux principes du développement durable. Dans cet esprit, elle soutient, sur l'ensemble de son territoire, la réalisation de logements sociaux, communautaires et abordables. Pour ce faire, ses efforts reposent sur la convergence de stratégies, d'actions et de programmes d'aide financière.

À titre d'exemple, la Ville a mis en place, à partir de 2002, l'opération Solidarité 5 000 logements. Créée par la Ville avec l'aide des gouvernements du Québec et du Canada, cette opération a permis, au cours des 5 dernières années, de construire 5 026 logements sociaux et communautaires pour les ménages à revenu faible ou modeste.

Au cours de l'année 2006, la Ville a mis sur pied un nouveau plan d'action pour les années 2006 à 2009, appelé Opération 15 000 logements. Cette opération vise le soutien à la création de 5 000 logements sociaux et à la réalisation de 10 000 interventions sur le marché privé. Ces dernières comprennent un soutien à la création et à la rénovation de logements abordables ainsi qu'un appui facilitant l'accession à la propriété.

Dans le cadre de ce plan d'action, la Ville de Montréal, avec l'aide de nombreux partenaires, offre aux propriétaires, aux constructeurs ainsi qu'aux groupes sociaux et communautaires, des programmes d'aide financière pour favoriser la création de logements abordables. Les données qui suivent présentent les logements créés en 2006 avec l'aide de ces programmes :

Opération 15 000 logements Programme de soutien à la construction[a]	Logements créés en 2006[b]
Volet social (total de logements créés) :	935
■ AccèsLogis Québec	422
■ Logement abordable Québec – volet social et communautaire	513
Volet privé (total des interventions) :	1 251
■ Rénovation Québec[c]	
▪ Offre : Soutien à la création de logements	232
▪ Demande : Accession à la propriété	403
■ Accès-condo	596
■ Logement abordable Québec – volet privé	20

a. Détails sur ces programmes : www.habitermontreal.qc.ca

b. Données au 31 décembre 2006. Cette colonne présente les mises en chantier pour les logements sociaux et communautaires ainsi que le nombre de logements des projets d'initiative privée pour lesquels une demande de subvention a été approuvée.

c. Comme l'aide vise à la fois l'offre et la demande, les subventions accordées peuvent s'appliquer aux mêmes logements. Il y a toutefois un décalage entre le versement des deux types de subvention.

3.2 Les réseaux de transport

Le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance des réseaux de transport dans l'aménagement du territoire. Il favorise une utilisation optimale de ces réseaux. Pour ce faire, la Ville et ses partenaires mettent en œuvre une série d'actions en agissant sur les infrastructures de transport collectif, sur les réseaux routiers et sur les voies cyclables.

3.2.1 Le transport collectif

Souscrivant aux principes de développement durable, la Ville a pris résolument position en faveur du transport collectif et l'a reconnu comme étant le mode de transport de l'avenir pour Montréal.

Action	État d'avancement
Le prolongement du métro à Laval	Réalisé
La mise en service de la gare Chabanel	Réalisée
L'implantation du train de l'Est (nouvelle ligne de train de banlieue)	En préparation
La mise en place d'une nouvelle ligne d'autobus dans le secteur Angus	Réalisée
La remise en service de la voie réservée aux autobus sur le bouvard Pie-IX	À l'étude
L'acquisition et la mise en service d'autobus articulés	En cours de réalisation
La mise en place d'une navette ferroviaire entre le Centre et l'Aéroport	À l'étude
L'implantation d'un tramway dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque	À l'étude
L'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10	À l'étude

Les mesures structurantes sur le réseau de métro

Parmi les actions entreprises, il faut d'abord noter le prolongement du réseau de métro vers Laval. D'abord prévue pour l'été, la mise en service des trois nouvelles stations a eu lieu en avril 2007. Ce prolongement devrait permettre une hausse appréciable de l'achalandage dans le réseau montréalais de transport collectif.

D'autre part, le gouvernement du Québec a annoncé, en mai 2006, qu'il négociera les termes du renouvellement des voitures de métro MR-63. Selon le calendrier établi, il est prévu que les nouvelles voitures s'élanceront sur les rails en 2010. De son côté, la STM a mis sur pied un bureau de projet dont le mandat inclut, notamment, le soutien à la STM dans la définition de ses besoins, la définition des nouvelles voitures, la préparation des spécifications techniques et des clauses commerciales, la gestion de la qualité du projet ainsi que l'intégration opérationnelle des nouvelles voitures.

Les interventions sur le réseau de trains de banlieue

Pour ce qui est du réseau de trains de banlieue, il importe d'abord de mentionner l'aménagement d'une nouvelle gare, la gare Chabanel, le long de la ligne Blainville. Réalisée en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT), cette gare a reçu ses premiers voyageurs en janvier 2007. Soutenue par le Plan d'urbanisme, la gare Chabanel offre une nouvelle solution pour se rendre, par transport collectif, dans ce secteur notamment caractérisé par une forte concentration d'emplois.

La Ville de Montréal collabore également avec l'AMT à la mise en place d'une nouvelle ligne de train de banlieue, le train de l'Est. Soutenu par le Plan d'urbanisme et annoncé en 2006 par le gouvernement du Québec, le train de l'Est reliera les villes de Mascouche, de Terrebonne et de Repentigny au Centre de Montréal. Il desservira les arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, d'Anjou, de Montréal-Nord, de Saint-Léonard, de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et d'Ahuntsic-Cartierville. L'AMT, qui évalue les coûts de ce projet à 300 millions de dollars, a également lancé, en mai 2007, l'appel de propositions visant l'acquisition des locomotives bimodales nécessaires pour permettre au train de l'Est d'emprunter le tunnel du mont Royal.

Par ailleurs, la Ville a procédé, au cours de l'été et de l'automne 2006, à la planification de l'insertion urbaine des gares montréalaises. Cette planification a permis de définir les balises d'aménagement pour les abords de ces gares. Comme le préconisent le Plan d'urbanisme et le Plan de transport (voir section 1.10), la Ville tient notamment à favoriser une croissance de l'utilisation du transport collectif par une intensification et une diversification des activités aux abords des futures gares. Conséquemment, la Ville soutient la localisation et l'aménagement de celles-ci au sein des secteurs générant de nombreux déplacements ou présentant un intéressant potentiel de développement.

De son côté, la Société de transport de Montréal (STM) a aussi collaboré avec l'AMT pour la réalisation d'études portant sur l'achalandage éventuel de cette ligne et sur le service de rabattement aux gares par autobus.

Le développement du réseau d'autobus

De manière à favoriser une desserte plus rapide des secteurs résidentiels et d'emplois, le Plan d'urbanisme et le Plan de transport (voir section 1.10) prévoient l'implantation de mesures préférentielles aux autobus sur différents axes du territoire. À titre d'exemples, ces mesures peuvent se traduire par l'aménagement de voies réservées, la mise en place de voies additionnelles aux intersections ou l'implantation de feux prioritaires. Dans un premier temps, le Plan de transport cible six axes fortement achalandés en transport collectif, soit :

- le boulevard Saint-Michel entre le boulevard Henri-Bourassa Est et la station de métro Joliette;
- la rue Beaubien Est entre les stations de métro Beaubien et Honoré-Beaugrand (via l'autoroute 25);
- le boulevard Rosemont entre la station de métro Rosemont et le boulevard Pie-IX;
- la rue Notre-Dame Est depuis la rue Dickson vers le quartier de Pointe-aux-Trembles;
- l'axe de la rue Sauvé Ouest et du boulevard de la Côte-Vertu entre les boulevards Saint-Laurent et Cavendish;
- l'axe des boulevards de Pierrefonds et Saint-Jean entre l'avenue du Château-Pierrefonds et l'autoroute 20.

La Société de transport de Montréal (STM) travaille aussi, de façon continuelle, à la mise en place de nouvelles dessertes. À cet effet, il apparaît important de souligner l'ajout, en août 2006, de la ligne 25 reliant la station de métro Sherbrooke au quartier et au Technopôle Angus. Cette nouvelle ligne constitue d'ailleurs un élément fondamental du Plan de transport durable de la Société de développement Angus (SDA).

Parallèlement, l'AMT réalise actuellement des études visant la remise en service de la voie réservée aux autobus le long du boulevard Pie-IX. Pour cet axe majeur parmi les plus achalandés, le défi consiste à améliorer de façon durable le transport collectif sans compromettre la sécurité des passagers, des piétons et des automobilistes. Soulignons également que le Plan de transport (voir section 1.10) identifie le boulevard Pie-IX parmi les axes pouvant accueillir un service rapide par bus (SRB).

Pour terminer, la STM a identifié plusieurs axes de transport caractérisés par un fort volume de déplacements et possédant un potentiel de croissance appréciable. De ce fait, la desserte sur ces axes pourrait être grandement améliorée par une utilisation d'autobus articulés. En conséquence, la STM a entrepris le processus nécessaire afin d'acquérir et d'intégrer à son réseau, d'ici 2011, un total de 202 autobus de ce type. Ceux-ci permettront notamment de mieux répondre aux attentes de la clientèle et de soutenir une augmentation de l'utilisation du transport collectif.

Les liens rapides vers le Centre de Montréal

Le Plan d'urbanisme propose trois interventions majeures pour améliorer l'offre de transport collectif vers le Centre de Montréal. La première consiste à implanter une navette ferroviaire reliant le Centre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Cette intervention est d'ailleurs étudiée par Aéroport de Montréal (ADM) en collaboration avec la Ville de Montréal, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'Agence métropolitaine de transport (AMT), Transports Canada et le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Les études, qui consistent à identifier les besoins et analyser différentes solutions, visent entre autres à assurer un arrimage optimal avec les infrastructures existantes et projetées de transport collectif et routier. C'est notamment le cas des efforts de planification portant sur le Complexe Turcot (voir sections 2.15 et 3.2.2) ou l'échangeur Dorval (voir section 3.2.2).

La seconde intervention se traduit par l'implantation, dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque, d'un lien rapide de transport collectif. À cet égard, le Plan de transport (voir section 1.10) inclut ce lien dans son premier chantier lequel vise à implanter un réseau de tramway au cœur de l'agglomération. Pour ce corridor fort achalandé, le tramway constituerait un complément approprié au réseau de métro tout en servant de catalyseur à la revitalisation de cet important axe du territoire montréalais. Le coût de ce projet a été estimé, par l'AMT, à 475 millions de dollars.

Cette ligne de tramway relierait, dans un premier temps, la station de métro Parc et le centre des affaires. Éventuellement, elle pourrait être prolongée vers le nord de façon à desservir le quartier Parc-Extension de même que le secteur L'Acadie-Chabanel.

Pour compléter, le Plan d'urbanisme reconnaît la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, notamment en raison du potentiel de mise en valeur du secteur du Havre. À cet égard, l'AMT a rendu public en février 2006 un sommaire des études portant sur le projet d'implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10. Ce projet, dont le coût est évalué à un milliard de dollars, comprendrait cinq stations entre le stationnement incitatif Chevrier sur la Rive-Sud et la gare centrale à Montréal.

À plus court terme, le Plan de transport (voir section 1.10) propose de réaliser un aménagement de type SRB (service rapide par bus) dans ce même axe. En plus d'accueillir les autobus métropolitains, cette intervention permettrait de bonifier la desserte en transport collectif de l'Île-des-Sœurs.

3.2.2 Le réseau routier

Le Plan d'urbanisme identifie le réseau routier comme une composante majeure assurant les déplacements des personnes et des marchandises. Le bilan 2006-2007 résume les principales interventions de la Ville et de ses partenaires sur le réseau routier pan-montréalais.

Action	État d'avancement
L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine	À l'étude
La modernisation de la rue Notre-Dame Est	En préparation
La sécurisation de la rue Notre-Dame Est	En cours de réalisation
Le réaménagement de l'échangeur Dorval	En préparation
Le réaménagement du Complexe Turcot	À l'étude
L'aménagement d'un nouveau carrefour à l'intersection des avenues Des Pins Ouest et Du Parc	Réalisé
L'aménagement d'un carrefour giratoire à l'angle des rues Sherbrooke Est et Notre-Dame Est	Réalisé
Le réaménagement de la rue Sherbrooke Est	En cours de réalisation
Le raccordement des boulevards Toupin et Cavendish	En cours de réalisation

L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine

En raison de son rôle structurant pour les activités économiques de Montréal et de manière à améliorer l'accès aux principaux secteurs d'emplois, à rehausser l'image du corridor routier par son intégration harmonieuse avec le cadre bâti adjacent, le Plan d'urbanisme soutient l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine.

Depuis 2004, le ministère des Transports du Québec (MTQ) réalise une étude d'opportunité pour cette optimisation. Le tronçon à l'étude couvre 20 km, soit entre l'échangeur de l'autoroute 25 et celui de l'autoroute 13. Au cours de la dernière année, le MTQ a entrepris l'étude des scénarios possibles pour satisfaire les besoins identifiés pour ce tronçon. À cet effet, la première étape de l'optimisation de la Métropolitaine consiste à planifier le réaménagement des voies de desserte de l'échangeur Décarie.

La modernisation de la rue Notre-Dame Est

Le Plan d'urbanisme préconise d'aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souligny. À cet égard, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont annoncé, en 2005, une entente dans le dossier de la modernisation de la rue Notre-Dame Est et présenté les grandes lignes du concept faisant l'objet de cette entente. Conjointement élaboré et adapté aux besoins et à son milieu, ce projet de neuf kilomètres répond aux objectifs du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Ville. Au cours de la dernière année, les travaux de planification ont permis d'optimiser le concept d'aménagement et ce, particulièrement pour le secteur Sainte-Marie dans l'arrondissement de Ville-Marie.

Parallèlement, la phase II des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame, entre les rues Frontenac et Sainte-Catherine, a été complétée à l'automne 2006. Ces travaux, réalisés aux coûts de six millions de dollars, ont permis de corriger la géométrie de six carrefours, de construire des mails centraux, de modifier des feux de circulation, d'apporter des correctifs à la piste cyclable adjacente et de refaire le pavage de la chaussée. Ces travaux de sécurisation tiennent compte du projet de modernisation.

La troisième et dernière phase des travaux de sécurisation, entre les rues Dickson et Curatteau, a débuté en octobre 2006. Réalisés aux coûts de neuf millions de dollars, ces travaux doivent se terminer à l'automne 2007. Ils permettront de corriger la géométrie de trois carrefours, de construire un mail central sur toute la longueur, de modifier des feux de circulation et de reconstruire complètement la piste cyclable située du côté sud de la rue Notre-Dame.

Le réaménagement de l'échangeur Dorval

Le Plan d'urbanisme favorise aussi le réaménagement de l'échangeur Dorval afin de rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal et de requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement. La Ville de Montréal préconise aussi d'y intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied.

Ce projet de réaménagement est mené par le ministère des Transports du Québec (MTQ), Aéroports de Montréal (ADM) et la Ville de Montréal. En fonction du calendrier élaboré par le MTQ, les travaux doivent débuter à l'automne 2007. Pour ce qui est du financement, celui-ci devra être revu par l'ensemble des partenaires impliqués.

Il faut aussi rappeler que ce projet de réaménagement tient compte de l'implantation potentielle d'une navette ferroviaire (voir section 3.2.1) entre le Centre de Montréal et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

Le réaménagement du Complexe Turcot

À la suite de l'étude d'opportunité et de l'élaboration de quatre scénarios préliminaires, le ministère des Transports du Québec (MTQ) poursuit sa planification du réaménagement du Complexe Turcot. Ce projet d'envergure comprend le réaménagement des liens routiers et des quatre échangeurs (Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest) constituant le Complexe.

Tel que précisé précédemment, ce projet entraîne un repositionnement des enjeux de la planification détaillée du site Turcot (voir section 2.15). La Ville collabore d'ailleurs avec le MTQ afin de réaliser une analyse de l'insertion urbaine du Complexe Turcot. La Ville souhaite ainsi s'assurer que cette grande infrastructure de transport apportera une contribution positive pour l'aménagement de ce vaste secteur à construire situé aux portes du Centre de Montréal.

Le démantèlement de l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc

Afin de mettre en valeur des terrains offrant un potentiel intéressant, d'intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied et d'améliorer la qualité des milieux de vie par un aménagement cohérent de la rue, la Ville de Montréal a procédé au démantèlement de l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc et à la construction d'un nouveau carrefour à niveau.

À l'automne 2006, la Ville a complété la phase II de ce projet laquelle comprenait les grands travaux de réaménagement des voies de circulation. Prévue pour être complétée en 2007, la dernière phase permet notamment de parachever les installations pour les piétons et les cyclistes, la plantation d'arbres, la réalisation des aménagements paysagers de même que la mise en place de nouveaux lampadaires.

Le réaménagement de la rue Sherbrooke Est

Afin de mettre en valeur cette importante entrée de ville de l'Est de Montréal et d'améliorer la fluidité de la circulation, la Ville a entrepris la réaménagement de la rue Sherbrooke Est dans le quartier de Pointe-aux-Trembles. À cet égard, la Ville a complété la première étape qui consistait à aménager un carrefour giratoire à l'angle de la rue Notre-Dame Est. Ce projet comprenait le démantèlement d'un viaduc et son remplacement par un carrefour giratoire de grande capacité.

Les travaux entourant cet aménagement ont débuté en 2005 et se sont poursuivis jusqu'à la mise en service du carrefour en août 2006. Représentant un investissement de 10 millions de dollars, le nouveau carrefour peut accueillir entre 3 000 et 3 500 véhicules à l'heure.

Le raccordement des boulevards Toupin et Cavendish

Le Plan d'urbanisme et le Plan de transport (voir section 1.10) préconisent également le raccordement des boulevards Toupin et Cavendish dans l'arrondissement de Saint-Laurent. Annoncé par la Ville de Montréal en juin 2007, ce lien permettra de faciliter la circulation dans ce secteur ayant connu un développement industriel et résidentiel de grande envergure au cours des dernières années. Cet investissement de 12,7 millions de dollars comprend également le réaménagement de l'intersection de l'avenue De Saint-Exupéry et du boulevard Marcel-Laurin.

3.2.3 Les voies cyclables

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

Action	État d'avancement
Le réaménagement de la voie cyclable de la rue Notre-Dame Est entre la rue Honoré-Beaugrand et la rue Sainte-Catherine Est	Réalisé
L'aménagement d'une bande cyclable sur le boulevard Saint-Urbain entre l'avenue Laurier Ouest et la rue Milton dont une chaussée désignée entre les rues Rachel Ouest et Villeneuve Ouest	Réalisé
L'ajout de 150 places de stationnement pour vélo sur le domaine public	Réalisé
L'aménagement de la voie cyclable Wellington entre la piste Henri-Duhamel et la piste du canal de Lachine	Réalisé
L'aménagement d'une voie cyclable sur la rue McGill entre la rue De La Commune Ouest et la rue Viger	Réalisé
L'aménagement de près de 28 kilomètres de voies cyclables dont 4 sur le boulevard De Maisonneuve	En cours de réalisation

À cet égard, la Ville poursuit le développement du réseau cyclable pan-montréalais. L'année 2007 s'avère particulièrement importante puisque la Ville a complété ou entrepris l'aménagement de près de 28 kilomètres de nouvelles voies cyclables.

À titre d'exemple, il convient de souligner la réalisation d'un lien crucial traversant le Centre, tel que soutenu par le Plan d'urbanisme et le Plan de transport (voir section 1.10). Cette voie cyclable de quatre kilomètres, aménagée sur le boulevard De Maisonneuve entre les rues Berri et Greene, doit permettre la circulation des cyclistes d'ici la fin de l'année 2007 et ce, en toute saison.

3.3 Le développement économique

Le Plan d'urbanisme soutient la consolidation et la mise en valeur de secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés. Il préconise différentes actions et identifie des leviers de réinvestissement public et privé sur les rues commerçantes et au sein des secteurs à vocation économique, notamment ceux situés à proximité de secteurs denses et bien desservis en transport collectif.

En convergence avec le Plan d'urbanisme, la Stratégie de développement économique (voir section 1.4) prévoit la mise en place de programmes de soutien aux entreprises afin de valoriser l'immobilier commercial et industriel. Par surcroît, les investissements immobiliers découlant de ces programmes contribuent à améliorer la qualité des milieux de vie de Montréal et, par le fait même, à maintenir sa position comme métropole où il fait bon vivre et travailler.

Action	État d'avancement
Le Programme réussir@Montréal – commerce	En cours de réalisation
Le Programme réussir@Montréal – industrie	En cours de réalisation

3.3.1 Réussir@Montréal – commerce

Reconnaissant l'importance du rôle de la fonction commerciale dans la qualité des milieux de vie, la Ville a annoncé, en juin 2007, la création d'un nouveau programme portant le nom de réussir@Montréal-commerce (PR@M-commerce). Dédié à la revitalisation des rues commerçantes et doté d'un budget de 11,6 millions de dollars, ce programme viendra offrir un soutien professionnel et financier aux commerçants et aux propriétaires d'immeubles commerciaux qui se regroupent afin de favoriser la mise en valeur du territoire qui les unit. Le PR@M-commerce vise notamment à favoriser la densification commerciale et l'amélioration du design urbain.

En plus de s'inscrire dans la poursuite des objectifs du Plan d'urbanisme, il permettra de concrétiser les actions soutenues par la Stratégie de développement économique (voir section 1.4), le plan **Imaginer › Réaliser Montréal 2025** (voir encadré de la section 1) et le Plan stratégique de développement durable (voir section 1.3).

L'adoption finale de la création de ce programme est prévue pour l'automne 2007. C'est également à ce moment que la Ville entend publier les critères de sélection pour les secteurs d'intervention et le guide général des travaux de rénovation admissibles qui fourniront plus de détails sur l'aide offerte.

3.3.2 Réussir@Montréal – industrie

Le Programme réussir@Montréal pourrait également comprendre un volet industriel (PR@M-industrie) lequel permettrait d'accorder aux propriétaires immobiliers une subvention sous forme d'un remboursement de taxes foncières. Il favoriserait notamment la croissance des investissements immobiliers dans les secteurs d'emplois par la construction ou la rénovation de bâtiments industriels ou encore la transformation d'édifices de type «loft» en espaces à bureaux.

Ce programme incitatif prévoit le remboursement pendant cinq ans de la taxe foncière générale reliée à l'augmentation de la valeur foncière découlant de la construction, de l'agrandissement ou de la conversion d'un bâtiment industriel sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Montréal.

Cette aide financière pourrait également être bonifiée pour les investissements immobiliers réalisés au sein de territoires spécifiques lesquels seront désignés en fonction des objectifs du Plan d'urbanisme. Ces territoires correspondent notamment à des zones industrielles à transformer ou à des secteurs d'emplois à consolider aux abords de stations de métro ou de gares.

Le PR@M-industrie permettra ainsi d'atteindre les objectifs suivants :

- accélérer l'investissement immobilier industriel à Montréal;
- améliorer la compétitivité de Montréal à l'échelle régionale;
- mettre en valeur des espaces à vocation économique;
- maintenir une structure économique diversifiée et productive;
- valoriser le cadre bâti industriel et des immeubles de grand gabarit;
- reconvertir des bâtiments industriels anciens.

3.4 La qualité de l'aménagement urbain du Centre

La qualité du paysage urbain constitue une autre priorité de la Ville énoncée dans le Plan d'urbanisme. Cette qualité se traduit notamment au Centre de Montréal par la réalisation de plusieurs projets d'aménagement du domaine public lesquels contribuent à améliorer la qualité de l'architecture urbaine et favorisent les investissements privés. À cet égard, le bilan 2006-2007 fournit des détails sur le réaménagement de la rue McGill ainsi que celui des boulevards Saint-Laurent et De Maisonneuve.

Action	État d'avancement
Le réaménagement de la rue McGill	Réalisé
La mise en valeur du boulevard Saint-Laurent	En cours de réalisation
L'aménagement du boulevard De Maisonneuve	En cours de réalisation

3.4.1 Le réaménagement de la rue McGill

Après l'immense succès remporté par le projet du Quartier international de Montréal (QIM), l'organisme à but non lucratif du même nom a débuté, en 2005, son projet de réaménagement de la rue McGill. Ces travaux représentent un investissement total de 23,5 millions de dollars lequel est financé par la Ville (18,7 millions de dollars), le ministère de la Culture et des Communications (MCC) (2,5 millions de dollars) et les propriétaires riverains (2,25 millions de dollars).

Le concept d'aménagement retenu vise à donner un caractère distinctif à cette rue prestigieuse qui unit le Quartier International au Vieux-Montréal et au Vieux-Port. En plus de réhabiliter les infrastructures souterraines, les travaux ont permis de réaménager les trottoirs et la chaussée. Ces travaux ont été complétés par la plantation d'arbres et l'installation du mobilier urbain. Des trottoirs élargis permettent maintenant aux piétons de déambuler aisément du square Victoria jusqu'à la rue de la Commune Ouest. Une bande cyclable a aussi été aménagée rendant ainsi la rue sécuritaire pour les cyclistes. L'aménagement de la rue McGill est aussi l'occasion de mettre en valeur les fortifications de Montréal et faire découvrir l'histoire de notre ville.

En complément, la Ville a entrepris, à l'automne 2006, la réfection du square des Frères Charon. La proposition d'aménagement retenue rattache le lieu à son histoire. Ce projet, évalué à un peu plus de deux millions de dollars, est financé par la Ville et le MCC et sera complété à l'automne 2007.

À ces importants investissements dans le secteur ouest du Vieux-Montréal s'ajoute en 2007 l'aménagement de la Place d'Youville Ouest. Réalisé au coût de 3,5 millions de dollars, ce projet sera aussi financé par la Ville et le MCC.

3.4.2 La mise en valeur du boulevard Saint-Laurent

Artère vitale au cœur de Montréal, le boulevard Saint-Laurent, appelé communément «la Main», subit une cure de rajeunissement. Le projet vise notamment à rendre le parcours piétonnier plus convivial tout en améliorant la qualité des aménagements. Il s'agit d'établir un équilibre entre la fonction de grande artère du boulevard, son rôle commercial et le lieu de promenade et de rassemblement cher aux Montréalais, en favorisant un meilleur partage du domaine public entre piétons, cyclistes et automobilistes.

Au cours de l'année 2006-2007, la Ville de Montréal a procédé au réaménagement d'un premier tronçon compris entre le boulevard René-Lévesque et la rue Sherbrooke. Ces travaux comprenaient des améliorations aux infrastructures d'eau potable et des eaux usées, la reconstruction des trottoirs, la plantation d'arbres ainsi que divers aménagements du domaine public. De leur côté, les travaux de la phase II, qui correspond au tronçon compris entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Mont-Royal, se termineront à la fin de 2007.

3.4.3 L'aménagement du boulevard De Maisonneuve

Le boulevard De Maisonneuve fait actuellement l'objet d'un important réaménagement visant notamment à améliorer l'aménagement du domaine public et d'assurer la cohérence d'ensemble de cet axe structurant du Centre.

Parmi les travaux à réaliser, il apparaît primordial de rappeler l'aménagement d'une nouvelle voie cyclable de quatre kilomètres, soit entre la rue Berri et la rue Greene. Cet aménagement, actuellement en chantier, constitue l'une des pièces maîtresses du développement du réseau cyclable et du Centre de Montréal tel que préconisé par le Plan d'urbanisme et le Plan de transport (voir section 1.10). D'ici la fin de l'année 2007, les cyclistes pourront emprunter cette nouvelle voie et ce, en toute saison.

3.5 L'environnement

L'approche préconisée par le Plan d'urbanisme s'inscrit dans une volonté de traduire les principes du développement durable dans l'aménagement du territoire. À cet égard, l'environnement constitue une priorité qui se reflète dans chacune des grandes orientations du Plan.

En 2006-2007, les principales actions posées par la Ville en matière d'environnement concernent la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la gestion de l'eau, la réhabilitation des sols contaminés, l'aménagement de toitures végétales de même que les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel.

Action	État d'avancement
La réduction des émissions des gaz à effet de serre	Continuelle
L'amélioration du réseau d'infrastructures d'eau	Continuelle
Le soutien à l'aménagement de toitures végétales	Continuel
Les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel	En cours de réalisation

3.5.1 La réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le Plan d'urbanisme, comme le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise ou le Plan de transport, réitère la volonté de la Ville de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto. À cet égard, elle vise notamment à réduire l'utilisation de l'automobile sur son territoire et à faire respecter par les entreprises industrielles les critères les plus élevés en matière d'assainissement de l'air.

Les émissions totales de GES de l'île de Montréal étaient de 13,7 millions de tonnes de CO_2 en 2004. Le premier responsable de ces émissions sur l'île de Montréal est le transport (50 %), suivi des industries (28 %) puis des bâtiments (20 %). Les émissions du secteur du transport sont majoritairement dues aux voitures (près de 25 % des émissions de l'île). Cependant, les camions lourds et légers, dont les véhicules utilitaires sport (VUS), énergivores, sont les principaux responsables de l'augmentation des GES de ce secteur au cours des dernières années. Les émissions industrielles proviennent essentiellement des deux raffineries de l'île lesquelles émettent près de 20 % des émissions de l'agglomération montréalaise. Les résidences domestiques ainsi que les édifices commerciaux et institutionnels se partagent les émissions de GES des bâtiments.

Avec une moyenne annuelle de 7,2 tonnes de CO_2 (ou l'équivalent) par habitant, l'agglomération se classe parmi les meilleures villes d'Amérique du Nord. Ce bon résultat est surtout dû à l'utilisation de l'hydro-électricité dont la production n'entraîne que peu d'émissions de GES. C'est quatre fois mieux que la moyenne canadienne laquelle demeure toutefois l'une des plus élevées du monde. Comparée à d'autres villes canadiennes, la collectivité montréalaise peut néanmoins améliorer l'efficacité environnementale de son économie.

En adhérant aux principes du développement durable, Montréal se fixe comme cible de réduire ses émissions de GES et ce, sous la demi-tonne de CO_2 (ou l'équivalent) par année par citoyen, soit un niveau correspondant à la capacité d'absorption de la Terre. L'émission de GES étant presque toujours engendrée par la combustion, elle est donc étroitement liée à l'émission de polluants classiques ayant des effets sur la santé des citoyens (CO, NO_x, SO_x, particules, etc.). La réduction des émissions de GES s'avère donc aussi un des moyens pour les villes de l'île d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie de leurs citoyens.

D'autre part, après une première phase réussie de réduction sur la période 1990-2002, la Ville s'est associée aux 130 autres villes canadiennes engagées dans le programme «Partenaire pour le climat» de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et, surtout, s'est fixée comme objectif de réduire de 20 %, entre 2002 et 2012, ses propres émissions de GES. L'atteinte de cet objectif corporatif pour les municipalités de l'agglomération, jumelée aux réductions obtenues depuis 1990, mènera, en 2012, à une réduction totale de 86 % des émissions de GES dues aux activités municipales.

Afin de guider ses interventions, la Ville s'est dotée, en mars 2007, d'un Plan d'action corporatif lequel repose sur une série de 12 actions portant sur les véhicules, les procédés, les bâtiments, les processus et le partage de l'information[14].

Enfin, la STM a annoncé, en mars 2007, qu'elle fera, avec la collaboration financière du ministère des Transports du Québec (MTQ), l'acquisition de huit autobus à propulsion hybride biodiesel-électrique et ce, afin d'en évaluer la performance environnementale dans différentes conditions climatiques. La STM entreprendra également les démarches nécessaires afin d'alimenter progressivement l'ensemble de son parc d'autobus avec du biocarburant. Selon ses prévisions, les premiers autobus rouleront au biodiesel d'ici le début 2008, contribuant ainsi à une réduction annuelle d'environ 7 000 tonnes de GES, soit l'équivalent du retrait de quelque 1 400 véhicules effectuant 20 000 km par année.

3.5.2 La gestion de l'eau

Afin d'assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées, le Plan rappelle les objectifs de la Politique de gestion de l'eau, adoptée en 2003. Cette Politique détermine une série de mesures visant à améliorer le réseau d'infrastructures des services de l'eau ainsi que sa gestion. À cet égard, la Ville a créé, en 2004, une nouvelle enveloppe budgétaire, appelée «Fonds de l'eau», laquelle est dédiée exclusivement au financement du redressement de la gestion de l'eau. L'augmentation graduelle de cette enveloppe permettra d'atteindre, en 2013, un fond récurrent de 200 millions de dollars.

Au cours de l'année 2006, la Ville a poursuivi ses efforts afin d'entretenir, de réparer et d'améliorer les infrastructures d'eau. De façon plus spécifique, la Ville a notamment investi 26,9 millions de dollars dans la réfection de conduites principales d'eau potable ainsi que 9,6 millions de dollars pour ses usines de production. La Ville a également poursuivi ses travaux visant à mieux connaître la consommation des immeubles industriels, commerciaux et institutionnels (ICI).

3.5.3 La réhabilitation des sols contaminés

Le Plan d'urbanisme favorise la réhabilitation des sites contaminés avec l'aide financière des gouvernements. La mise en place du programme Revi-Sols, en collaboration avec le gouvernement du Québec, a donné des résultats intéressants en ce qui concerne la réhabilitation des sites contaminés et leur mise en valeur. C'est pourquoi la Ville privilégie la poursuite de ce type de mesures.

À la suite de l'épuisement, en 2005, des fonds alloués dans le cadre du programme Revi-Sols, la Ville a entreprise des démarches auprès du gouvernement pour déterminer de nouveaux mécanismes d'aide financière visant à encourager la réhabilitation des sites contaminés.

14. Plus de détails sur le Plan d'action corporatif : ville.montreal.qc.ca/environnement (voir la section «Nos publications»)

À cet égard, le gouvernement du Québec a annoncé, en mai 2007, la mise sur pied d'un nouveau programme de développement durable, ClimatSol, visant spécifiquement la réhabilitation des terrains contaminés. Représentant un investissement gouvernemental de 50 millions de dollars (sur trois ans), ce programme prévoit une aide pour les projets assurant le maintien ou la création de surfaces végétales ou, s'il s'agit de projets de construction, ayant recours aux technologies vertes du bâtiment. Dans le cadre de sa mise en œuvre, le gouvernement sollicite la contribution de ses partenaires, dont celle des municipalités.

3.5.4 L'aménagement de toitures végétales

Dans une perspective de développement durable, la Ville de Montréal encourage aussi une architecture écologique. À cet égard, le Plan d'urbanisme préconise d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures incitatives visant l'application de techniques novatrices en matière d'architecture écologique tel que l'aménagement de toitures végétales. Ces aménagements forment l'un des divers moyens encouragés par la Ville afin, notamment, de s'adapter aux effets des changements climatiques et d'améliorer de la qualité de l'air.

En 2006, la Ville a retenu les services de la Chaire de recherche et d'intervention Éco-conseil de l'Université du Québec à Chicoutimi afin de l'appuyer dans l'élaboration d'un plan d'action visant à favoriser l'implantation des toitures végétales sur le territoire.

À l'automne 2006, les premières pistes de réflexion de ce plan d'action ont fait l'objet d'une vaste consultation d'experts, de chercheurs universitaires et de professionnels de l'aménagement (architectes, architectes paysagistes et urbanistes), incluant les membres du Comité de la Ville créé en 2005, des représentants de l'industrie et des groupes environnementaux concernés. Les commentaires et suggestions formulés lors de cette journée ont permis de bonifier le plan d'action qui doit être complété en 2007.

Enfin, en 2006, l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce a réalisé l'aménagement du premier toit vert municipal sur l'édifice de la maison de la culture et de la bibliothèque Côte-des-Neiges. Ce projet, inauguré en juin 2007, inclut également le développement d'un volet didactique visant à informer et à sensibiliser la population à cette technique novatrice de l'architecture écologique. Le financement de ce projet est assuré par la Ville, en partenariat avec la Société de verdissement du Montréal métropolitain.

3.5.5 Les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel

De manière à poursuivre l'amélioration de la qualité de vie des montréalais et de minimiser les nuisances générées par certaines activités urbaines, la Ville de Montréal poursuit l'aménagement du Complexe Environnemental de Saint-Michel (CESM) lequel doit devenir, à terme, un grand parc de 192 hectares. Le CESM offrira alors des espaces de loisirs, de sports, de culture et d'éducation ainsi qu'un vaste espace vert adapté à ce lieu unique.

Au cours de l'année 2006, plus de 1,1 million de dollars ont été accordés pour le parachèvement d'une passerelle permettant de boucler un sentier polyvalent d'une longueur de 5 kilomètres qui ceinture l'ancien site d'enfouissement. Ce dernier, d'une superficie de 75 hectares, doit également faire partie du parc. À ce jour, une vingtaine de ces hectares ont été recouverts.

De plus, à l'automne 2006, les premiers travaux de plantation d'arbres ont été réalisés sur ce territoire. Effectués dans le cadre de l'engagement pris par l'Administration municipale lors de la conférence sur les changements climatiques tenue à Montréal en décembre 2005, ces travaux ont permis de planter plus de 700 arbres de différentes espèces indigènes.

Enfin, le dernier volet d'un investissement de la Ville de plus de cinq millions de dollars sera complété en 2008 par la mise en place d'une œuvre d'art à l'entrée de la Cité des arts du cirque. À cet égard, il importe de rappeler que cet investissement est le fruit d'une entente tripartite avec le gouvernement du Québec et la TOHU.

4 Le cadre réglementaire

La réglementation d'urbanisme des arrondissements constitue un important instrument de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. L'adoption ou la révision du Plan requiert la modification conséquente des règlements d'urbanisme sur la base du contenu de son document complémentaire et des divers paramètres ayant une portée réglementaire, notamment les cartes d'affectation du sol et de densité de construction.

Cette révision passe d'abord par l'élaboration de règlements dits de concordance. L'adoption de ces règlements, qui visent essentiellement à rendre conforme la réglementation d'urbanisme au Plan, est balisée par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU).

Plusieurs projets de règlement ont été adoptés par les conseils d'arrondissement au cours de la dernière année alors que d'autres sont en préparation. Le tableau qui suit présente l'avancement de l'adoption des règlements de concordance par les différents arrondissements.

L'avancement de la concordance au Plan d'urbanisme

Arrondissement	Avant-projet complété	Règlement adopté
Ahuntsic-Cartierville	■	
Anjou	■	—
Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	■	—
Lachine	■	—
LaSalle		
Le Plateau-Mont-Royal	■	
Le Sud-Ouest	■	
L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	■	
Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	■	
Montréal-Nord		
Outremont		
Pierrefonds-Roxboro	■	
Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	■	
Rosemont–La Petite-Patrie	■	
Saint-Laurent	■	
Saint-Léonard	■	—
Verdun	■	
Ville-Marie		
Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	■	

■ — Certains éléments devront être ajoutés aux règlements adoptés afin de compléter la concordance.

Selon la LAU, l'adoption des règlements de concordance était requise avant la fin de l'année 2005, soit 12 mois après l'adoption du Plan d'urbanisme. La Ville de Montréal a demandé et obtenu le report de cette échéance. De cette façon, les règlements de concordance de l'ensemble des arrondissements seront adoptés d'ici la fin de l'année 2007.

5 Les projets majeurs

À travers le plan **Imaginer › Réaliser Montréal 2025** (voir encadré de la section 1), la Ville souligne la contribution des projets de développement à l'évolution du territoire montréalais. Représentant des investissements de plusieurs dizaines de milliards, ces projets sont le fruit d'efforts récents de planification et de développement par la Ville en collaboration avec un important réseau de partenaires publics, privés et associatifs.

En ce sens, les grands projets compris dans le plan **Imaginer › Réaliser Montréal 2025** forment, eux aussi, un puissant outil contribuant à la mise en œuvre des orientations du Plan d'urbanisme. En conséquence, le bilan 2006-2007 présente quelques-uns des projets majeurs, réalisés ou en cours d'élaboration, qui démontrent leur exemplarité quant à la mise en application des orientations et des objectifs du Plan.

Ateliers Rosemont (arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie)

Situé aux abords de la station de métro Rosemont, ce projet permettra, comme le préconise le Plan d'urbanisme, d'y diversifier et d'y intensifier les activités. Le projet de développement des Ateliers Rosemont comprend la construction d'un centre civique, de commerces, de bureaux ainsi que 400 à 500 logements dont 50 % seront gérés par des coopératives ou des organismes à but non lucratif (OBNL). Directement accessible par des modes de transport collectif et actifs, l'espace alloué à la circulation véhiculaire et au stationnement y sera restreint. Le projet permettra également d'offrir des bâtiments efficaces sur le plan énergétique et prévoit une gestion serrée des matières résiduelles. Enfin, le patrimoine offert par le site sera préservé et mis en valeur.

L'Acadie-Chabanel (arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville)

Le secteur L'Acadie-Chabanel, localisé au sud de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, constitue le second pôle d'emplois montréalais après le centre-ville. Affecté par les pertes d'emplois reliées aux changements structurels ayant touché l'industrie du textile et de l'habillement, ce territoire fait aujourd'hui l'objet d'importants efforts de la part de la Ville et de ses partenaires afin de lui assurer une requalification exemplaire. Cette requalification se traduit notamment par l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) (voir section 2.8) décrivant l'ensemble des interventions d'aménagement qui y sont planifiées, l'ouverture d'une nouvelle gare de train de banlieue (voir section 3.2.1) et la mise en œuvre de mesures structurantes de développement économique lesquelles viennent lui insuffler un nouveau dynamisme.

Illustration : Groupe Alliance Prével

Lofts Impérial (arrondissement Le Sud-Ouest)

Le complexe de l'usine Imperial Tobacco, localisé dans le quartier Saint-Henri, fait l'objet d'une reconversion à des fins essentiellement résidentielles (Lofts Impérial). Inscrivant le principe de mixité sociale au cœur de sa conception, ce projet prévoit l'aménagement de 481 logements dont 30 % de logements sociaux, communautaires et abordables. Préservant plusieurs éléments du patrimoine industriel montréalais, ce projet se conforme également aux orientations du Plan d'urbanisme par son respect des principes du développement durable. À titre d'exemples, il prévoit l'utilisation de solutions issues de l'architecture verte, notamment l'aménagement de toits végétaux et la récupération de matériaux lors de sa réalisation. Il inclut aussi des mesures favorisant une réduction de la dépendance à l'automobile, particulièrement par l'exploitation de la proximité du réseau de transport collectif et d'une voie cyclable.

Nordelec (arrondissement Le Sud-Ouest)

Le projet comprend le réaménagement de trois îlots du quartier de Pointe-Saint-Charles et contribue ainsi à sa consolidation et à sa vitalité. Outre l'ajout de nouveaux commerces, de bureaux et de services qui pourront totaliser jusqu'à 1 800 emplois (soit 40 % de plus que la situation actuelle), le projet entraînera la création de 1 200 nouveaux logements dont 30 % seront des logements sociaux et abordables. Contribuant à l'atteinte de multiples objectifs du Plan d'urbanisme, ce projet vient consolider la densité et le cadre bâti existant en optimisant son occupation et en mettant en valeur un bâtiment patrimonial d'envergure. Exemplaire en matière de développement durable, il prévoit l'aménagement de toits écologiques et de jardins, l'intégration d'une gestion environnementale des systèmes mécaniques et énergétiques reliés à la construction et à l'aménagement du projet ainsi que la mise en place de mesures favorisant l'utilisation des transports collectifs et actifs.

Triage Outremont (arrondissement d'Outremont)

Acquis par l'Université de Montréal en 2006, le site du triage Outremont est situé au nord de l'arrondissement du même nom. Ce site fait l'objet d'un projet d'aménagement d'un nouveau campus comprenant des pavillons universitaires, des résidences étudiantes ainsi que 800 logements dont 30 % de logements sociaux et abordables. Représentant un investissement d'environ 1,1 milliard de dollars, ce projet misera sur les modes de transport collectifs et actifs par la valorisation de la proximité de deux stations de métro et par l'aménagement de nouveaux liens cyclables et piétonniers. En plus d'atténuer l'impact des nuisances ferroviaires, le projet de l'Université de Montréal prévoit l'aménagement d'une vaste esplanade verte et la création de nombreux parcs.

Illustration : Université de Montréal

Partie II Les indicateurs de suivi et le tableau de bord

Le Plan d'urbanisme est le document de référence en matière d'aménagement et de développement du territoire montréalais. La mise en œuvre de ses orientations s'exprime à travers les actions résumées dans la partie I du bilan 2006-2007. Toutefois, les réalités et les enjeux sur lesquels s'appuient les orientations du Plan sont en constante évolution. Face à ce constat, il importe de garder un œil sur les tendances sociales, économiques et environnementales qui caractérisent le développement du territoire. Pour faciliter la compréhension de ces tendances, le Plan prévoit un suivi par le biais d'une série d'indicateurs.

Après la publication d'une première série de 7 indicateurs en 2006, le bilan 2006-2007 propose une nouvelle mouture qui en comprend 10. Souhaitant offrir un portrait plus détaillé de la situation, la Ville n'exclut pas d'ajouter, au cours des années à venir, d'autres indicateurs ou d'ajuster ceux qui sont publiés cette année.

De plus, dès le présent bilan, la Ville publie un nouveau tableau de bord. Comprenant des données touchant l'économie, le développement social et l'environnement montréalais, ce tableau de bord permet d'illustrer diverses tendances relatives à des éléments plus pointus du Plan d'urbanisme ou complémentaires à celles obtenues à l'aide des indicateurs de suivi. Ce tableau de bord se trouve à la fin de la partie II du bilan 2006-2007.

La Ville entend aussi présenter l'ensemble des indicateurs et des données du tableau de bord sur le site Internet du Plan d'urbanisme (ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme). De cette façon, il sera possible pour la population montréalaise et les partenaires de la Ville de consulter ces précieux renseignements dès qu'ils seront disponibles.

De façon plus précise, les indicateurs et les données du tableau de bord ont été sélectionnés en fonction des critères suivants :

- les indicateurs doivent utiliser des données établies et reconnues (provenant de la Ville ou d'autres organismes);
- les indicateurs doivent permettre d'illustrer les progrès ou les reculs à l'égard des principales orientations du Plan d'urbanisme;
- les indicateurs doivent être simples et précis;
- les indicateurs doivent utiliser des données disponibles sur une base annuelle.

Ainsi, dans le présent bilan, les indicateurs retenus portent sur :

1. la population;
2. les nouveaux logements;
3. les nouveaux logements abordables;
4. les logements locatifs privés;
5. les emplois;
6. les déplacements en transport collectif;
7. l'offre de transport collectif;
8. les automobiles et les camions légers;
9. les voies cyclables;
10. le transport des marchandises.

Pour chacun de ces indicateurs, le bilan 2006-2007 présente :

- une description de l'indicateur;
- une présentation des principaux objectifs et des principales orientations du Plan d'urbanisme à l'égard de cet indicateur;
- une présentation et une analyse des données;
- les sources et les références.

Comme tout indicateur, ceux présentés dans le bilan 2006-2007 représentent une simplification de la réalité. Ainsi, ils ne peuvent être interprétés comme une évaluation complète des facteurs régissant le développement du territoire montréalais. Ces indicateurs montrent plutôt l'évolution de certaines tendances issues de problématiques ciblées par le Plan d'urbanisme.

Indicateur 1 La population

Description de l'indicateur

Cet indicateur traite de la population totale de l'agglomération montréalaise pour l'année 2006 ainsi que de son évolution depuis 2002. L'évaluation de la population totale tient compte de deux facteurs principaux : 1) l'accroissement naturel de la population, soit la différence entre les naissances et les décès; 2) le solde migratoire c'est-à-dire la différence entre l'émigration et l'immigration aux niveaux international, national et régional.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

Bien qu'il permette de suivre l'évolution globale de la population montréalaise en fonction de certaines dynamiques locales, ce premier indicateur est fortement influencé par une série de facteurs dépassant largement cette dynamique et, par le fait même, la portée de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme. On peut cependant lier partiellement l'évolution de la population totale à l'atteinte des objectifs contenus dans la section 2.1 qui porte sur les milieux de vie.

En soutenant la construction de 60 000 à 75 000 nouveaux logements entre 2004 et 2014, le Plan soutient d'autant l'augmentation du nombre de ménages montréalais et, conséquemment, de la population totale (voir aussi l'indicateur 2).

De même, il apparaît essentiel de rappeler que le Plan d'urbanisme vise à maintenir la part des nouveaux logements construits dans l'agglomération montréalaise à un niveau situé entre 40 % et 50 % des nouveaux logements de la région métropolitaine. De ce fait, il serait souhaitable de voir une tendance semblable sur le plan de la croissance démographique.

Les données

L'analyse des données présentées dans le tableau suivant nous révèle que la population de l'agglomération montréalaise était, en 2006, de 1 873 971 personnes, soit une croissance de 0,1 % (1 627 personnes) par rapport à l'année 2005. Cette légère augmentation est influencée par deux tendances positives, soit l'accroissement naturel et l'établissement de nouveaux migrants internationaux dans l'agglomération. Cependant, ces facteurs positifs sont largement contrebalancés par des soldes migratoires interprovincial et interrégional négatifs.

L'évolution 2002-2006 de la population dans l'agglomération de Montréal					
	2002	2003	2004	2005	2006
La population totale	1 867 278	1 872 782	1 873 805	1 872 344	1 873 971
La part de la population montréalaise par rapport à la région métropolitaine	52,6 %	52,3 %	51,9 %	51,5 %	51,1 %
L'accroissement naturel[1]	5 053	4 504	5 288	5 188	6 238
Le solde migratoire total[1]	8 937	-451	1 808	-83	-2 888
Le solde migratoire international[1]	27 100	22 751	28 639	27 443	26 378
Le solde migratoire interprovincial[1]	-3 330	-2 796	-2 731	-4 726	-6 536
Le solde migratoire interrégional[1]	-14 833	-20 406	-24 100	-22 800	-22 730

1 Les données portant sur l'accroissement naturel et les migrations sont calculées en fonction d'une année commençant le 1er juillet et se terminant le 30 juin.

D'autre part, les secteurs périphériques de l'agglomération de Montréal ont connu, au cours de la dernière année, une augmentation de 1,6 %, soit 94 % de la croissance démographique régionale. Ainsi, la population de l'agglomération représentait, en 2006, 51,1 % de la population totale de la région métropolitaine alors qu'elle était de 51,5 % en 2005.

Notons finalement que les données présentées ici, obtenues auprès de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), diffèrent légèrement de celles obtenues dans le cadre du recensement de Statistique Canada réalisé en 2006. En effet, l'ISQ effectue des ajustements selon les déplacements de population signalés à la Régie de l'assurance-maladie du Québec.

Les sources et les références

Les données sur la population montréalaises proviennent de l'ISQ.

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter les sites Internet suivants :

- Site de l'ISQ : www.stat.gouv.qc.ca
- Site de Statistique Canada : www.statcan.ca

Indicateur 2 Les nouveaux logements

Description de l'indicateur

Cet indicateur traite des nouveaux logements issus d'une construction neuve ou d'une transformation d'un immeuble à des fins résidentielles (immeubles recyclés de trois logements et plus). Il correspond au nombre global de nouveaux logements de l'agglomération de Montréal et est décomposé en fonction des divers types de logements créés.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

Dans sa section 2.1 qui porte sur les milieux de vie, le Plan énonce un objectif de construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014. Par rapport à la région métropolitaine, ces nouveaux logements devraient représenter une part variant entre 40 % et 50 %.

Le Plan d'urbanisme soutient la construction d'une diversité de logements. La Ville vise ainsi à assurer :

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

Enfin, le Plan d'urbanisme mentionne qu'une grande partie du potentiel de développement résidentiel de Montréal se retrouve au Centre. Dans le respect des principes du développement durable, le Plan préconise, dans sa section 2.3, de profiter du potentiel de ce secteur qui bénéficie de la meilleure desserte en transport collectif de la région tout en concentrant un nombre important de commerces et d'équipements.

Les données

Le tableau ci-dessous permet de constater qu'après la croissance extraordinaire de 2004, l'activité de la construction connaît un ralentissement en 2005 et en 2006. La création de logements demeure tout de même importante avec 7 623 nouvelles unités en 2006.

L'évolution 2002-2006 de la création de logements dans l'agglomération de Montréal

	2002	2003	2004	2005	2006	Total 2004-2006
Les logements construits	5 634	7 354	10 812	8 535	6 955	26 302
Les logements recyclés	547	926	1 175	707	668[1]	2 550[1]
Total – Les nouveaux logements	6 181	8 280	11 987	9 242	7 623[2]	28 852[2]
Part des logements construits de la région métropolitaine[3]	27,4 %	30,2 %	37,7 %	33,7 %	30,5 %	34,2 %

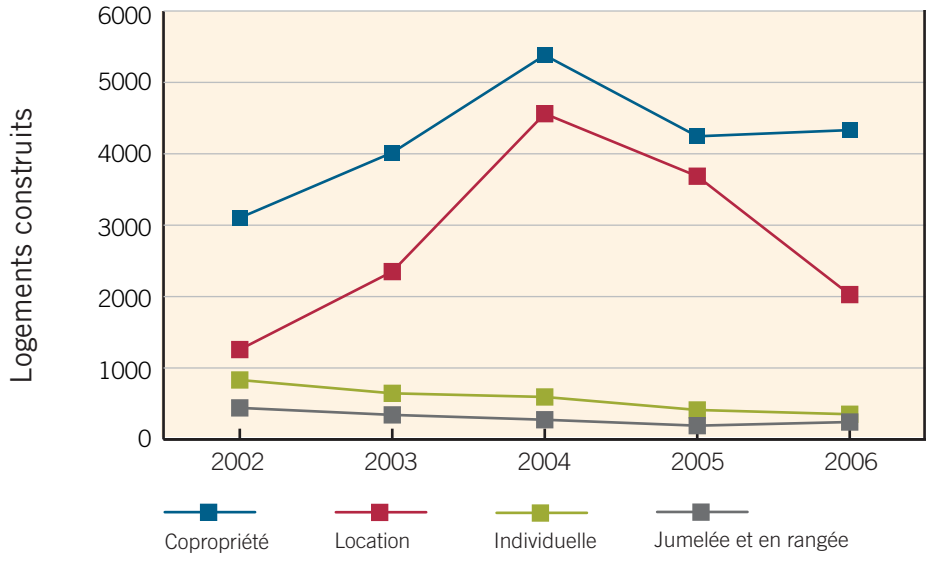
1. Estimation.
2. Cette donnée tient compte de l'estimation du nombre de logements recyclés.
3. Ces données ne tiennent pas compte des logements recyclés.

Depuis l'adoption du Plan d'urbanisme en 2004, la production de logements totalise 28 852 nouvelles unités ce qui représente une moyenne de 9 617 unités par année. Ce résultat dépasse grandement la moyenne nécessaire à l'atteinte de l'objectif du Plan d'urbanisme, soit la construction de 60 000 à 75 000 logements pour la période 2004-2014.

Par rapport à la région métropolitaine, on constate également une diminution de la proportion des logements construits au sein de l'agglomération montréalaise. De fait, celle-ci s'établit, pour 2006, à 30,5 %, soit une baisse de 3 points de pourcentage par rapport à 2005 et de 7,2 points de pourcentage par rapport à 2004. C'est donc dire que, malgré la bonne performance en création de logements, la part régionale diminue et ce, même en tenant compte des logements recyclés qui sont généralement concentrés sur l'île de Montréal. La période transitoire entre les plans d'action Solidarité 5 000 logements et l'Opération 15 000 logements (voir section 3.1.2), ainsi que l'allongement de la période d'écoulement du condo haut de gamme, qui se concentre en bonne partie sur le territoire de l'agglomération, expliquent ces résultats.

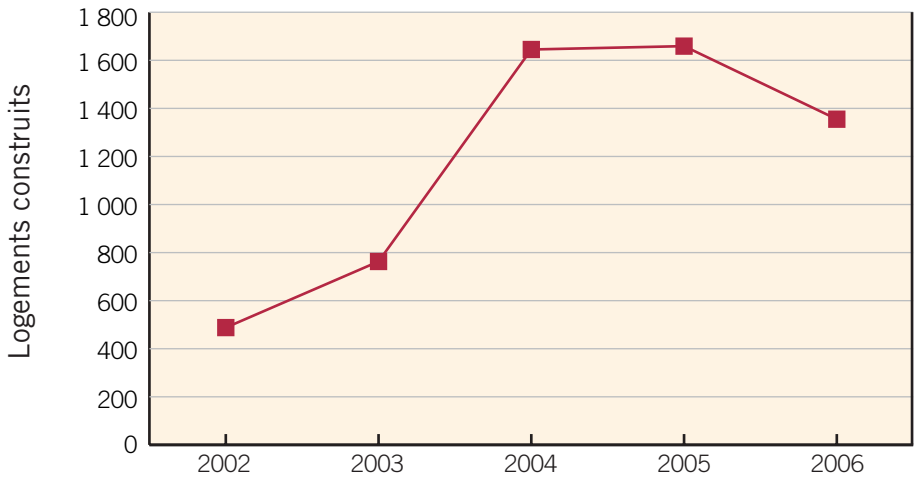
Sur le plan des modes d'occupation, le graphique présenté ci-dessous montre l'importance des logements en copropriété. En 2006, ceux-ci représentaient 62 % des logements construits, soit un pourcentage jamais atteint dans le passé. Au cours des dernières années, on note également qu'un nombre important de logements locatifs ont été construits, notamment grâce à l'opération Solidarité 5 000 logements ainsi qu'aux nombreux projets de résidences privées pour personnes âgées.

L'évolution 2002-2006 des logements construits dans l'agglomération de Montréal selon le mode d'occupation



De son côté, la performance de la construction résidentielle au sein de l'arrondissement de Ville-Marie s'avère considérable. Entre 2002 et 2006, le nombre de logements construits dans cet arrondissement représentant la majeure partie du Centre de Montréal est passé de 488 à 1 355 avec un sommet de 1 659 atteint en 2005. Pour 2006, ces 1 355 représentent près de 20 % des logements construits sur le territoire montréalais, soit sensiblement la même proportion qu'en 2005.

L'évolution 2002-2006 des logements construits dans l'arrondissement de Ville-Marie



Les sources et les références

Les données sur les logements créés (mises en chantier) proviennent de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL).

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter les sites Internet suivants :

- Site «Habiter Montréal» de la Ville : www.habitermontreal.qc.ca
- Site de la SCHL : www.cmhc-schl.gc.ca

Indicateur 3 Les nouveaux logements abordables

Description de l'indicateur

Cet indicateur traite du nombre de logements abordables construits au cours de l'année 2006. Estimé par la Ville, il correspond à la proportion de logements abordables par rapport à la construction totale de logements à Montréal.

Au cours de l'année 2007, la Ville a élaboré un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (voir section 1.8). Publié à l'été 2007, ce rapport décrit en détails et évalue les résultats obtenus depuis l'adoption de la Stratégie en 2005.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme énonce, dans sa section 2.1, un objectif quantitatif pour la création de logements et soutient la construction d'une diversité de logements, notamment en termes de prix. En ce sens, le Plan fait écho à la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (voir section 1.8). Il préconise ainsi qu'une proportion d'environ 30 % des nouveaux logements montréalais soient abordables.

Pour atteindre cet objectif, le Plan d'urbanisme souligne que la Ville devra consacrer d'importants efforts. Il mentionne aussi que la Ville doit aussi compter sur :

- la vitalité de l'industrie de la construction résidentielle;
- la disponibilité des terrains, notamment par une participation financière des gouvernements aux coûts de la requalification des grands sites et de la réhabilitation des terrains contaminés.

Enfin, le Plan précise que la production de logements abordables, et plus particulièrement de logements sociaux, dépend grandement d'un financement gouvernemental continu et prévisible des programmes de soutien à la construction (voir section 3.1.2).

Les données

Les logements abordables comprennent, d'une part, les logements sociaux et communautaires ainsi que, d'autre part, les logements abordables d'initiative privée. Le Plan d'urbanisme et la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels fixe comme cible que 30 % des nouveaux logements soient abordables, soit une cible de 15 % pour chacun des deux types.

En 2006, la production de logements abordables a dépassé l'objectif fixé. De fait, au cours de cette année, la Ville estime que 39,4 % des nouveaux logements étaient abordables. Pour plus de détails sur la production de logements abordables, il suffit de consulter le rapport d'avancement de la Stratégie d'inclusion disponible sur le portail de la Ville de Montréal (ville.montreal.qc.ca).

Les sources et les références

Les données sur les logements abordables sont estimées par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal.

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter le site Internet «Habiter Montréal» de la Ville : www.habitermontreal.qc.ca

Indicateur 4 Les logements locatifs privés

Description de l'indicateur

Cet indicateur évalue l'état du rapport entre l'offre et la demande sur le marché des logements locatifs privés et ce, pour les immeubles de trois logements et plus. Il est généralement admis qu'un marché équilibré laisse environ 3 % du stock de logement inoccupé. Ce point d'équilibre signifie que les locataires arrivent, dans un délai raisonnable, à trouver un logement qui leur convient et que l'essentiel des locateurs parviennent à louer leur logement. Un taux plus faible exerce une charge négative sur les locataires et peut, conséquemment, créer une pression à la hausse sur les loyers. À l'inverse, un taux plus élevé a un impact négatif sur les locateurs qui doivent alors faire face à une concurrence plus importante pour louer leur logement. Cette dernière situation peut alors freiner les investissements réalisés par ces propriétaires.

L'état du marché locatif est également tributaire de la pénurie ou de la surabondance de logements sur les autres marchés. Ainsi, une pénurie de logements en copropriété ou en propriété individuelle exercera une pression à la hausse sur le prix des unités locatives. En d'autres termes, cette pression fait en sorte qu'un nombre plus élevé de ménages demeurera sur le marché locatif.

Inversement, à travers un accroissement du taux d'inoccupation des logements locatifs, on peut percevoir une augmentation de l'offre de logements locatifs ou une diminution de la pression exercée sur les autres marchés. Il importe aussi de préciser que ces éléments doivent être compris d'un point de vue général lequel ne traduit pas le contexte spécifique menant au choix, pour un ménage, d'un logement répondant à ses besoins, notamment quant à la taille, au prix ou à l'accessibilité.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

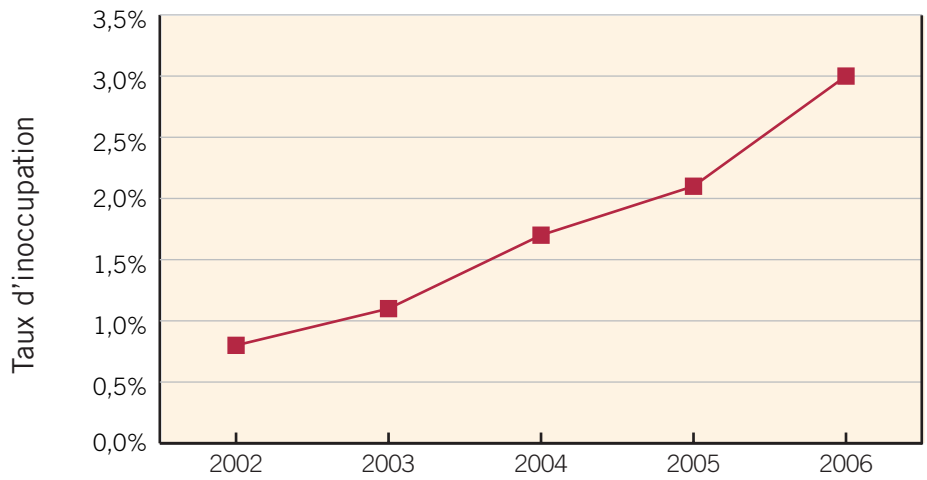
Le Plan d'urbanisme énonce, dans sa section 2.1, les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour consolider et améliorer la qualité et la diversité des milieux de vie montréalais. De façon plus particulière, le Plan soutient le maintien d'une saine diversité dans l'offre de logements, notamment en ce qui concerne la tenure (locatif, copropriété, propriété individuelle). C'est, entre autres, à ce chapitre que le taux d'inoccupation des logements locatifs privés s'avère intéressant.

Les données

Le graphique qui suit démontre une évolution notable du marché locatif au cours des dernières années. D'une situation particulièrement aiguë en 2002, avec un taux d'inoccupation inférieur à 1 %, on remarque une courbe ascendante régulière qui porte celui-ci à 3 % en octobre 2006, soit le point d'équilibre.

Cette tendance s'explique, notamment, par le dynamisme de la création de logements ayant caractérisé l'agglomération de Montréal durant cette période et ce, particulièrement au sein des quartiers centraux (voir indicateur 2). Ce facteur, combiné à la construction d'un nombre relativement important de logements locatifs, sociaux et communautaires, a permis de soulager, de façon générale, le marché locatif.

L'évolution 2002-2006 du taux d'inoccupation des logements locatifs privés dans l'agglomération de Montréal



Il est important de noter que, malgré ce retour à l'équilibre du marché locatif, les logements à bas loyers (moins de 500 dollars par mois) de grande taille demeurent rares. De plus, il y a toujours des gens pour qui les besoins en matière de logement ne sont pas comblés par le marché privé, notamment des besoins en logements sociaux et communautaires. Cette situation amène la Ville de Montréal à intervenir afin d'en favoriser la construction tout en encourageant, de façon plus générale, la création de logements abordables.

Les sources et les références

Les données sur les logements locatifs privés proviennent de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL).

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter les sites Internet suivants :

- Site «Habiter Montréal» de la Ville : www.habitermontreal.qc.ca
- Site de la SCHL : www.cmhc-schl.gc.ca

Indicateur 5 Les emplois

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente les données issues de l'Enquête sur la population active (EPA) de Statistique Canada. Or, les données de l'EPA doivent être utilisées avec précaution. L'EPA s'effectue auprès des individus et comptabilise le nombre de personnes occupées selon le lieu de résidence. Seul le recensement de Statistique Canada, réalisé tous les cinq ans, évalue systématiquement l'emploi selon le lieu de travail. Ainsi, en 2001, on recensait, sur le territoire de l'agglomération de Montréal, 862 700 personnes occupées et 1 113 000 emplois. Malgré cet aspect, cet indicateur représente un bon outil pour le suivi, en termes relatifs et non absolus, de l'évolution du nombre d'emplois à Montréal.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

La grande majorité des orientations du Plan d'urbanisme portant sur l'emploi se retrouvent au sein de sa section 2.4 laquelle favorise l'aménagement de secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés.

Cette section établit aussi les liens avec la Stratégie de développement économique (voir section 1.4 de la partie I). De façon complémentaire, le Plan et la Stratégie visent à stimuler le développement et la diversification de l'emploi de manière à accroître la richesse collective et à améliorer la qualité de vie des Montréalais.

De façon plus précise, le Plan d'urbanisme propose des mesures afin de favoriser l'accueil d'entreprises dynamiques et d'améliorer les liens de transport vers les secteurs d'emplois. Le Plan soutient aussi la diversification et le renforcement des activités dans la couronne du Centre afin de soutenir une utilisation plus intensive des infrastructures existantes.

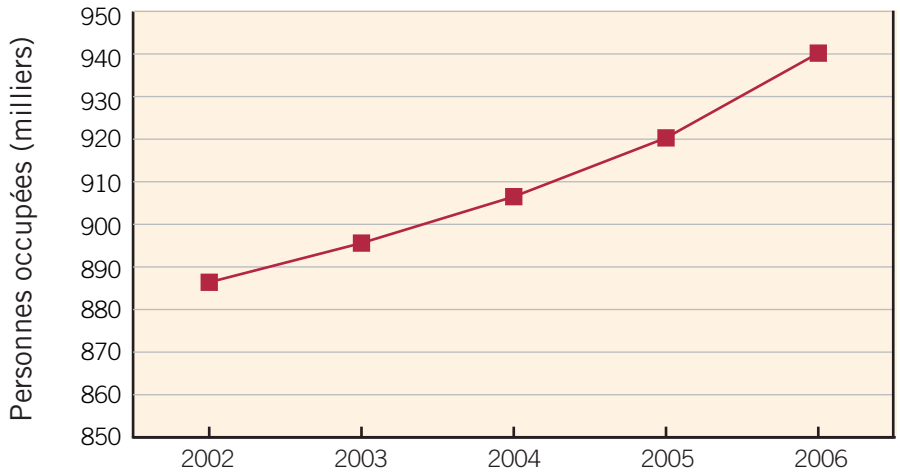
Les données

L'évolution 2002-2006 montre une nette tendance à la hausse du nombre de personnes occupées dans l'agglomération de Montréal. En effet, entre 2002 et 2006, ce nombre a grimpé de 6,1 %. Cette belle performance se retrouve d'ailleurs au-dessus de la moyenne québécoise laquelle montre une hausse de 5,5 %.

Cette évolution du nombre total de personnes occupées masque aussi des tendances au sein des diverses industries. Du côté des gains d'emplois, on constate notamment de belles croissances dans les services financiers, immobiliers et d'assurances (+13,8 % ou 8 200 emplois par rapport à 2005) ainsi que des services professionnels, scientifiques et techniques (+11,5 % ou 9 900 emplois par rapport à 2005). Pour ces secteurs, les augmentations observées surpassent les moyennes québécoises correspondantes.

De l'autre côté, le secteur de la fabrication demeure la principale source de diminution d'emplois. En effet, ce secteur a perdu, entre 2005 et 2006, quelque 15 000 emplois (10,8 %). Dans le même secteur et pour la même période, le Québec perdait 5,6 % de ces emplois. Ces résultats semblent donc montrer une poursuite de la restructuration de l'économie montréalaise.

Évolution 2002-2006 du nombre de personnes occupées dans l'agglomération de Montréal



Les sources et les références

Les données sur les personnes occupées proviennent de l'Enquête sur la population active (EPA) de Statistique Canada et ont été compilées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter les sites Internet suivants :

- Site de la Stratégie de développement économique : ville.montreal.qc.ca/affaires
- Site de Statistique Canada : www.statcan.ca
- Site de l'Institut de la statistique du Québec : www.stat.gouv.qc.ca

Indicateur 6 Les déplacements en transport collectif

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente le nombre de déplacements effectués dans le réseau de la Société de transport de Montréal (STM).

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

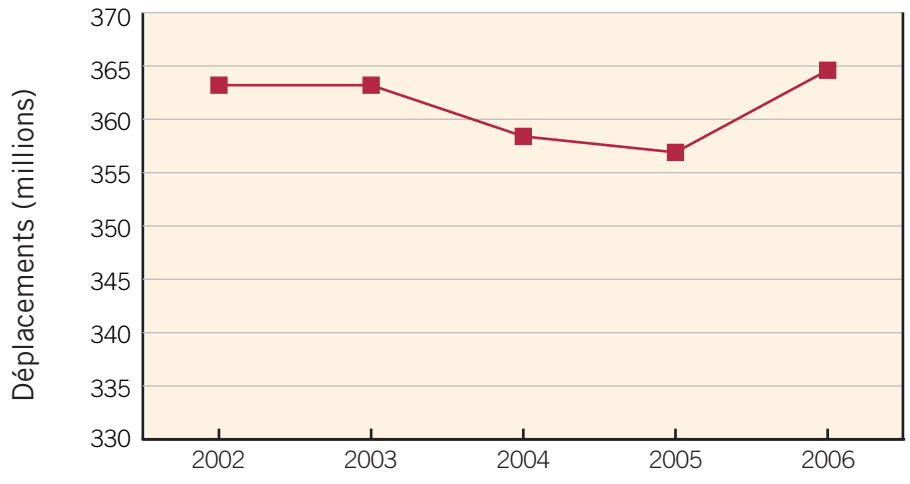
En fonction de l'approche énoncée dans le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme, notamment l'application des principes du développement durable et l'application du Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs.

À cet égard, le Plan d'urbanisme propose une série d'orientations dans sa section 2.2 laquelle porte sur les réseaux de transport. Le Plan propose notamment l'établissement de nouvelles dessertes de transport collectif et le soutien à une urbanisation qui favorise son utilisation. En ce sens, il préconise une densification et une diversification des activités au pourtour des corridors de transport collectif (voir section 3.2.1 de la partie I).

Les données

En observant l'évolution 2002-2006 des déplacements dans le réseau de la STM, on constate que ceux-ci ont subi une légère diminution depuis 2003. Il faut cependant noter que cette légère diminution (1,7 %) est suivie par une hausse de 2,2 % de l'achalandage total pour atteindre, en 2006[15], près de 365 millions de déplacements.

Évolution 2002-2006 des déplacements dans le réseau de la Société de transport de Montréal (STM)



Pour obtenir un portrait plus complet de la situation, ces résultats doivent être comparés avec l'indicateur 8 portant sur le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés à Montréal. De fait, ce dernier indicateur montre que ces véhicules sont de plus en plus nombreux.

15. La donnée 2006 est une estimation de la STM.

Enfin, il est aussi intéressant de mettre en relation ces données avec celles obtenues par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dans le cadre de l'enquête origine-destination 2003. Selon les résultats de cette enquête, la part modale des transports collectifs a cessé sa diminution (déplacements se destinant à l'agglomération de Montréal, tous motifs, 24 heures) pour s'établir à 23,2 %. Il s'agit donc d'une légère hausse par rapport à 1998 et d'un retour au niveau observé en 1993. Les efforts doivent donc se poursuivre afin d'accroître cette part modale.

Les sources et les références

Les données présentées dans le graphique sur l'évolution des déplacements en transport collectif proviennent de la STM.

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter les sites Internet suivants :

- Site de la STM : www.stm.info
- Site du Plan de transport : ville.montreal.qc.ca/plan-transport

Indicateur 7 L'offre de transport collectif

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente le nombre de kilomètres parcourus par les voitures de métro, les autobus de la Société de transport de Montréal (STM) et les trains de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

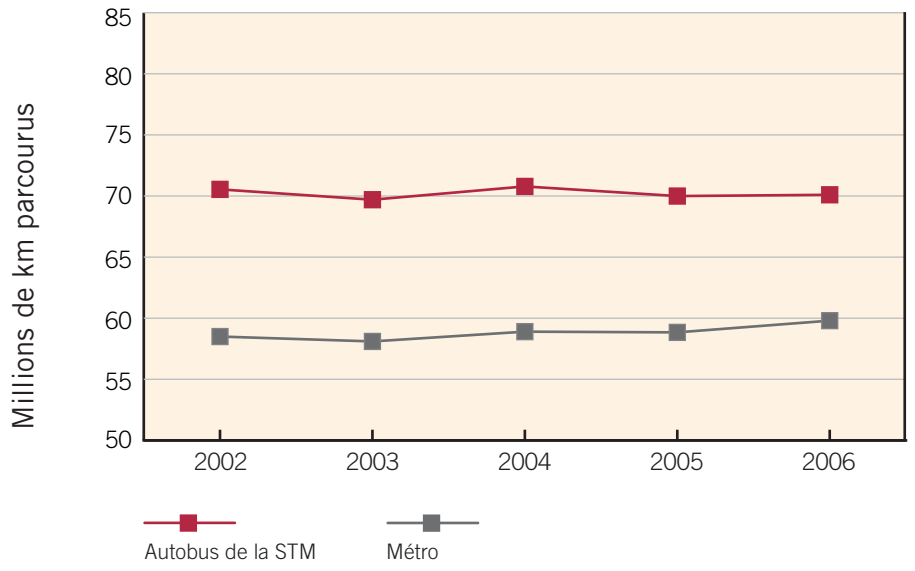
Tel que mentionné à l'indicateur précédent, la Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs. À cet égard, le Plan d'urbanisme propose notamment l'établissement de nouvelles dessertes de transport collectif. Parmi celles qu'il soutient, mentionnons :

- le prolongement de deux lignes du métro;
- la mise en place de nouvelles mesures préférentielles aux autobus (voir section 3.2.1 de la partie I);
- l'aménagement de cinq nouvelles gares sur les lignes existantes de train de banlieue;
- la mise en place du train de l'Est (voir section 3.2.1 de la partie I).

Les données

L'évolution 2002-2006 de l'offre de transport collectif par la STM (métro et autobus) montre une stabilité. Il faut cependant noter que les données présentées masquent certains changements qui ont été apportés dans le système de transport montréalais. À titre d'exemple, la STM peut procéder au déplacement d'autobus affectés à des lignes moins achalandées vers des lignes où la demande est plus forte. Il faut aussi souligner que cette relative stabilité pourrait prendre fin en 2007 en raison de la mise en service des trois nouvelles stations de métro sur le territoire de Laval (voir section 3.2.1 de la partie I).

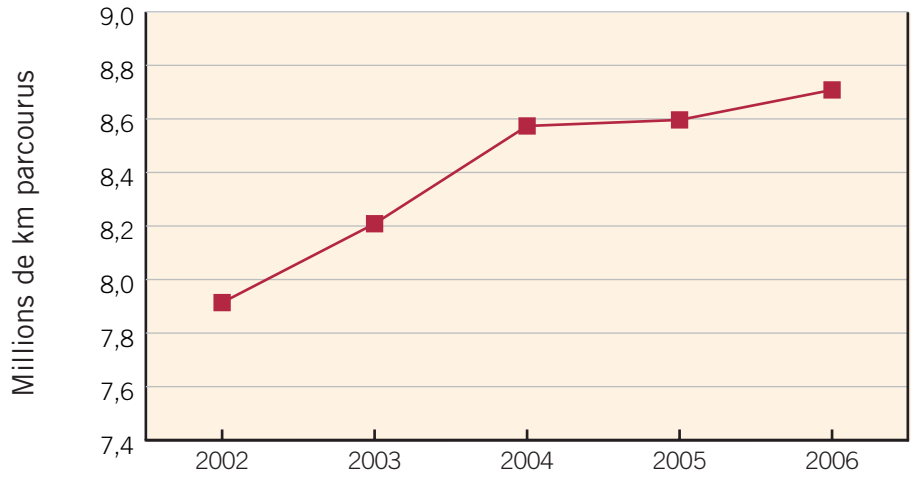
Évolution 2002-2006 du nombre de kilomètres parcourus par les voitures de métro et les autobus de la STM



Pour les années à venir, d'importants investissements sont prévus afin d'augmenter les niveaux de service des réseaux de métro et d'autobus en procédant notamment au renouvellement du matériel roulant, des infrastructures et des équipements fixes du métro. Ces mesures contribueront à optimiser l'utilisation des réseaux de transport collectif existants.

Du côté des trains de banlieue, on constate une augmentation constante du nombre de kilomètres parcourus, passant de 8 millions en 2002 à 8,8 millions en 2006 (+11 %). Cette hausse de l'offre de transport collectif résulte notamment d'une réponse à l'augmentation de la demande créée par une croissance de la population dans les secteurs desservis par les trains de banlieue. L'augmentation observée devrait se poursuivre avec la mise en place du train de l'Est (voir section 3.2.1 de la partie I).

Évolution 2002-2006 du nombre de kilomètres parcourus par les trains de l'AMT



Les sources et les références

Les données sur les kilomètres parcourus par les voitures de métro et par les autobus sont issues des rapports annuels de la STM. Les données relatives aux trains proviennent de l'AMT.

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter les sites Internet suivants :

- Site de la STM : www.stm.info
- Site de l'AMT : www.amt.qc.ca
- Site du Plan de transport : ville.montreal.qc.ca/plan-transport

Indicateur 8 Les automobiles et les camions légers

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés dans l'agglomération de Montréal. Cette donnée permet d'évaluer une grande partie des pressions auxquelles est soumis le réseau routier montréalais. Cependant, cet indicateur ne tient pas compte des autres types de véhicules circulant dans l'agglomération ni des véhicules provenant de Laval et des couronnes nord et sud.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

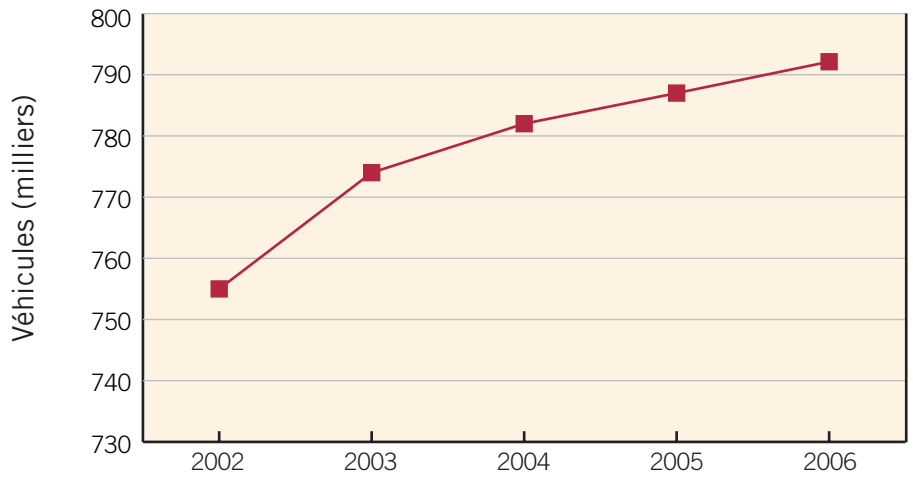
Tel que mentionné précédemment, les orientations d'aménagement du Plan d'urbanisme favorisent l'utilisation du transport collectif et, par le fait même, une réduction de la dépendance des Montréalais à l'égard de l'automobile. Les orientations qui traitent de ces questions sont notamment présentes dans la section 2.2 du Plan laquelle porte sur les réseaux de transport.

Les données

Comme le montre la figure ci-dessous, le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés dans l'agglomération de Montréal poursuit sa croissance à chaque année. De façon plus précise, entre 2002 et 2006, ce nombre a grimpé de 5 %. Rappelons que, durant la même période, la population de l'agglomération montréalaise n'a augmenté que de 0,36 %. Notons aussi que, selon Statistique Canada, le nombre de ménages a, entre 2001 et 2006, connu une croissance de 3,2 %.

Ces résultats contrastent avec ceux obtenus par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dans le cadre de l'enquête origine-destination 2003. Selon les données de cette enquête, l'automobile a, entre 1998 et 2003, vu sa part modale subir une légère diminution et ce, au profit des transports collectifs. Elle s'établissait alors à 63,3 % (déplacements se destinant à l'agglomération de Montréal, tous motifs, 24 heures). Les efforts doivent donc se poursuivre afin d'assurer une nouvelle réduction de cette part modale.

Évolution 2002-2006 du nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés dans l'agglomération de Montréal



Les sources et les références

Les données sur le nombre de véhicules immatriculés à Montréal proviennent de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter les sites Internet suivants :

- Site de la SAAQ : www.saaq.gouv.qc.ca
- Site de l'AMT : www.amt.qc.ca
- Site du Plan de transport : ville.montreal.qc.ca/plan-transport

Indicateur 9 Les voies cyclables

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente le nombre de kilomètres de voies cyclables sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

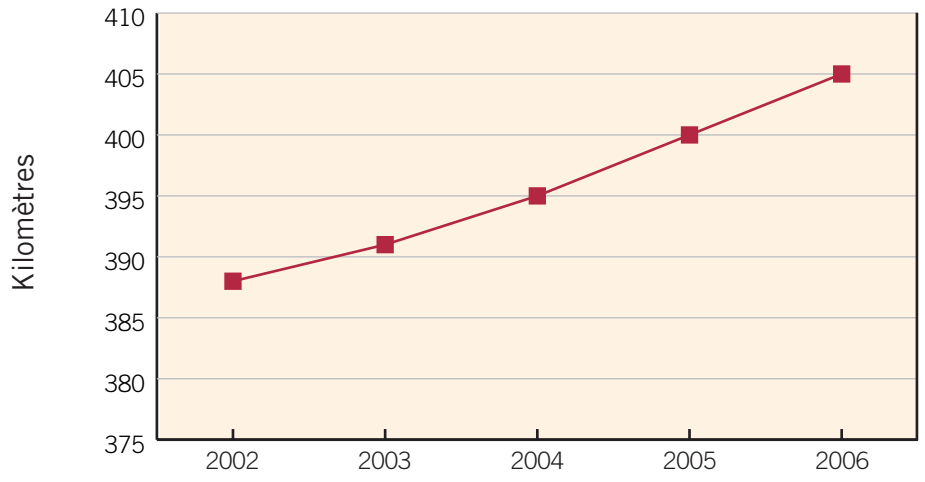
Tel que mentionné dans la partie I du bilan (voir section 3.2.3), le Plan d'urbanisme favorise, dans sa section 2.2, l'utilisation du vélo et confirme la position de Montréal à titre de **ville cyclable par excellence** en Amérique du Nord. De cette façon, le Plan reconnaît le vélo comme mode de transport à part entière pour tous les types de déplacements.

Appuyé par le Plan de transport (voir section 1.10), le Plan d'urbanisme préconise le développement du réseau cyclable pan-montréalais tout en soutenant une urbanisation axée sur des milieux plus denses et diversifiés lesquels encouragent l'usage du vélo en rapprochant les cyclistes de leurs destinations. Le Plan propose également la mise en place d'aires de stationnement pour vélos ainsi qu'une complémentarité entre les réseaux cyclable et de transport collectif.

Les données

La Ville poursuit, de façon continuelle, la réalisation de nouvelles voies cyclables sur son territoire. De cette façon, le réseau cyclable montréalais comptait, en décembre 2006, 405 kilomètres. À cet égard, l'année 2007 devrait se traduire par une importante accélération de son développement. De fait, comme le souligne la partie I du bilan 2006-2007 (voir section 3.2.3), la Ville prévoit aménager près de 28 kilomètres de nouvelles voies sur le territoire de Montréal.

Évolution 2002-2006 du nombre de kilomètres de voies cyclables dans l'agglomération de Montréal



Les sources et les références

Les données sur les voies cyclables sont fournies par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal.

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter le site Internet du Plan de transport : ville.montreal.qc.ca/plan-transport

Indicateur 10 Le transport des marchandises

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente le nombre de conteneurs en unités équivalentes à vingt pieds (EVP) ainsi que le poids total des marchandises manutentionnés au port de Montréal. Considérant que l'intermodalité constitue l'un des atouts majeurs de Montréal, cet indicateur permet aussi d'évaluer l'évolution du transport de marchandises sur les réseaux routiers et ferroviaires montréalais.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

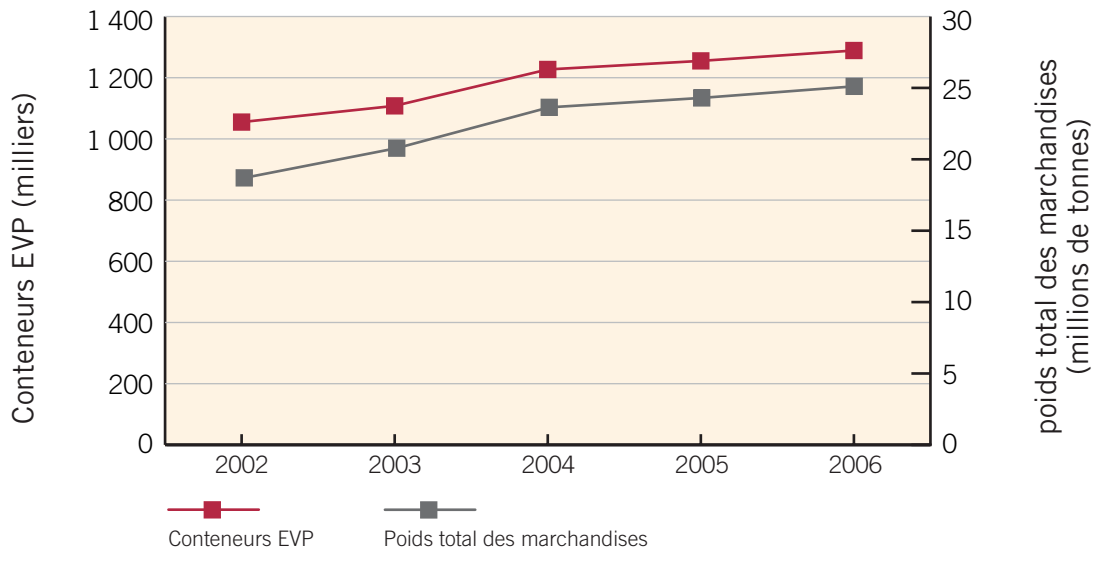
Outre les interventions proposées sur le réseau routier présentées à l'objectif 3 du Plan d'urbanisme, l'ensemble des moyens de mise en œuvre sont identifiés à l'objectif 4 lequel porte spécifiquement sur le transport des marchandises.

Le Plan d'urbanisme confirme le rôle stratégique du transport de marchandises par la consolidation des infrastructures structurantes. À cet égard, il vise à accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs d'emplois générateurs de mouvements de marchandises. Le Plan soutient également la révision du Plan de camionnage qui s'inscrira dans le Plan de transport de la Ville (voir section 1.10 de la partie I).

Les données

En observant l'évolution 2002-2006 des marchandises manutentionnées au port de Montréal, on constate une tendance évidente à la hausse et ce, tant du côté du nombre de conteneurs (+22 %) que du poids total (+34 %). Ces données confirment le rôle stratégique de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises. Ce rôle s'explique notamment par l'efficacité de ses connexions intermodales. De façon plus particulière, les terminaux du port de Montréal figurent aussi parmi les plus productifs au monde en fonction de l'espace disponible.

Évolution 2002-2006 des marchandises manutentionnées au port de Montréal



Les sources et les références

Les données sur les marchandises manutentionnées au port de Montréal proviennent des rapports annuels du Port de Montréal.

Pour en savoir plus sur le sujet, vous pouvez consulter les sites Internet suivants :

- Site du Port de Montréal : www.port-montreal.com
- Site du Plan de transport : ville.montreal.qc.ca/plan-transport

Tableau de bord

De façon à offrir un portrait plus complet des éléments influençant l'aménagement et le développement du territoire montréalais, le bilan 2006-2007 comprend, pour la première fois, un tableau de bord. Ce dernier regroupe une importante série de données présentées par thèmes et illustrant diverses tendances sociales, environnementales ou économiques.

Pour chacune des données, le tableau de bord présente, lorsque possible, sa valeur pour les années 2002 à 2006 ainsi que sa source. Il faut également noter que, à moins d'indications contraires, les renseignements compris dans le tableau de bord porte sur le territoire de l'agglomération montréalaise.

L'économie et les investissements

Donnée	2002	2003	2004	2005	2006	Source
Le produit intérieur brut (PIB) (milliards de dollars)	82,1	84,2	89,2	92,2	96,4	ISQ
Le nombre d'entreprises	62 943	61 564	60 717	60 660	60 601	Statistique Canada
Le taux d'emploi	57,6 %	58,0 %	58,3 %	58,6 %	59,4 %	
Le taux d'activité	64,0 %	65,5 %	65,0 %	65,7 %	66,0 %	
Le taux de chômage	9,9 %	11,4 %	10,3 %	10,8 %	10,1 %	
Les dépenses en immobilisations (milliards de dollars)	11,0	11,1	12,4	11,7	11,2	ISQ
Secteur public (milliards de dollars)	2,7	3,1	3,6	3,3	3,1	
Secteur privé (milliards de dollars)	8,3	8,0	8,8	8,4	8,1	
La valeur des permis de construction (millions de dollars)	1 856,6	2 132,0	2 482,1	2 096,4	2 157,6	
Secteur résidentiel (millions de dollars)	778,3	1 068,1	1 442,6	1 180,5	1 100,1	
Secteur commercial (millions de dollars)	572,6	611,9	519,2	480,4	589,4	
Secteur industriel (millions de dollars)	149,3	104,2	146,3	195,2	141,8	
Secteur institutionnel (millions de dollars)	356,3	347,8	374,0	240,2	326,3	

Les logements

Donnée	2002	2003	2004	2005	2006	Source
Les ventes de propriétés existantes	14 570	14 379	14 592	14 883	15 042	SCHL et Chambre immobilière du Québec
Maisons unifamiliales	5 545	5 391	5 483	5 304	5 389	
Copropriétés	4 566	4 749	5 005	5 796	6 145	
Plex	4 459	4 239	4 104	3 783	3 508	
Le prix de vente moyen des résidences (dollars)	195 406	233 521	263 232	280 914	290 102	
Maisons unifamiliales (dollars)	228 550	269 213	302 859	312 330	335 840	
Copropriétés (dollars)	159 007	188 842	208 209	221 910	228 773	
Plex (dollars)	191 461	238 183	277 392	327 268	327 268	
Les transformations de logements en copropriétés divise	118	107	206	182	302	Ville de Montréal

Le transport

Donnée	2002	2003	2004	2005	2006	Source
Les déplacements en transport adapté (milliers)	1 350	1 431	1 524	1 699	1 989[a]	STM
Les accidents						SAAQ
impliquant un piéton	1 561	1 568	1 479	1 611	1 495	
impliquant un cycliste	790	829	879	834	793	
Les ventes de carburants sur le territoire de l'AMT (millions de litres)	ND	ND	3 386	3 394	3 417	Revenu Québec

a. Estimation de la STM.

L'environnement

Donnée	2002	2003	2004	2005	2006	Source
Les arbres plantés par la Ville	ND	ND	ND	ND	9 829	Ville de Montréal
Le nombre de jours de mauvaise qualité de l'air causé par les particules fines ($PM_{2,5}$)	ND	56	67	60	33	RSQA
Les matières résiduelles éliminées (tonnes)	783 010	737 482	743 957	756 948	779 214	Ville de Montréal
Les matières résiduelles éliminées (kg par personne)	419	394	397	404	416	
Les espaces protégés (hectares)	ND	ND	ND	1 562	1 672	

Conclusion

Les éléments présentés dans le cadre du bilan 2006-2007 permettent de constater que le Plan d'urbanisme contribue, par ses orientations et les actions qui en découlent, au développement cohérent du territoire montréalais. À cet égard, la Ville assume pleinement le leadership de sa mise en œuvre. Elle reconnaît toutefois l'importance et l'ampleur des actions menées par ses partenaires publics, privés ou associatifs.

Que ce soit à travers l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et stratégies de la Ville, la réalisation de la planification détaillée, la mise en place de programmes et d'immobilisations, la révision du cadre réglementaire ou encore le développement de projets majeurs exemplaires, les actions découlant des orientations du Plan permettent d'améliorer l'aménagement du territoire de la métropole.

Démontrant son ouverture et sa transparence, la Ville informe la population montréalaise en résumant ces diverses actions et, par le biais d'une étude publique de ce bilan, offre aux citoyens et à ses partenaires une occasion de se prononcer sur les priorités de mise en œuvre pour les années à venir. Grâce à la publication d'un ensemble d'indicateurs et d'un tableau de bord, il est aussi possible d'analyser les tendances sociales, économiques et environnementales caractérisant notamment l'évolution des enjeux urbanistiques du territoire de Montréal. Cette analyse permet, le cas échéant, d'ajuster les mesures mises en place.

En plus de répondre aux préoccupations soulevées lors de l'étude publique, la Ville entend poursuivre le travail entrepris pour favoriser un aménagement fondé sur les principes du développement durable. Cette vision soutenue par le Plan d'urbanisme implique notamment d'encourager l'utilisation des transports collectifs et actifs, de consolider le tissu urbain existant plutôt que d'étaler le développement ou encore de protéger les milieux naturels. Cette vision est aussi renforcée par une volonté de promouvoir un aménagement et une architecture de qualité privilégiant notamment la préservation et la mise en valeur du patrimoine montréalais.

Organismes et abréviations

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
CESM	Complexe environnemental de Saint-Michel
CHUM	Centre hospitalier de l'Université de Montréal
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CP	Compagnie ferroviaire Canadien Pacifique
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
EPA	Enquête sur la population active
EVP	Conteneurs en unités équivalentes à vingt pieds
FCM	Fédération canadienne des municipalités
GES	Gaz à effet de serre
ICI	Industries, commerces et institutions
ISQ	Institut de la statistique du Québec
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MAMR	Ministère des Affaires municipales et des Régions du Québec
MCC	Ministère de la Culture et des Communications du Québec
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OBNL	Organisme à but non lucratif
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
OSM	Orchestre symphonique de Montréal
PDGMR	Plan directeur de gestion des matières résiduelles
PIB	Produit intérieur brut
PMGMR	Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles
PPU	Programme particulier d'urbanisme
PRU	Programme de renouveau urbain
PTI	Programme triennal d'immobilisation
QIM	Quartier international de Montréal
RPM	Réseau prioritaire montréalais
RSQA	Réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Ville de Montréal
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SDA	Société de développement Angus

SHDM	Société d'habitation et de développement de Montréal
SHM	Société du Havre de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SRB	Service rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TCMR	Table de concertation du mont Royal
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

Table des matières

Introduction 5

Partie I. La mise en œuvre 7

1. Les politiques et les stratégies 9
   - 1.1 La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée 11
   - 1.2 La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels 12
   - 1.3 Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise 13
   - 1.4 La Stratégie de développement économique 14
   - 1.5 La Politique du patrimoine 15
   - 1.6 La Politique de l'arbre 16
   - 1.7 La Politique de développement culturel 17
   - 1.8 La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels 18
   - 1.9 Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles 19
   - 1.10 Le Plan de transport 20
   - 1.11 La Politique familiale 21
   - 1.12 Le Plan d'action pour promouvoir le développement résidentiel 22

2. La planification détaillée prévue par le Plan d'urbanisme 23
   - 2.1 Abords des voies du CP 26
   - 2.2 Bourget-Forget 27
   - 2.3 Complexe et Village olympiques 28
   - 2.4 Corridor Louis-H.-La Fontaine 29
   - 2.5 Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest 30
   - 2.6 Griffintown 31
   - 2.7 Havre de Montréal 32
   - 2.8 L'Acadie-Chabanel 33
   - 2.9 L'Anse-à-l'Orme 34
   - 2.10 Lachine-Est 35
   - 2.11 Mont Royal 36
   - 2.12 Quartier de la santé 37
   - 2.13 Quartier des spectacles 38
   - 2.14 Site Glen 39
   - 2.15 Site Turcot 40

3. Les programmes et les immobilisations 41
3.1 L'habitation 41
3.2 Les réseaux de transport 43
3.3 Le développement économique 49
3.4 La qualité de l'aménagement urbain du Centre 50
3.5 L'environnement 52

4. Le cadre réglementaire 55

5. Les projets majeurs 57

Partie II. Les indicateurs de suivi et le tableau de bord 61
Indicateur 1 : La population 63
Indicateur 2 : Les nouveaux logements 65
Indicateur 3 : Les nouveaux logements abordables 68
Indicateur 4 : Les logements locatifs privés 69
Indicateur 5 : Les emplois 71
Indicateur 6 : Les déplacements en transport collectif 73
Indicateur 7 : L'offre de transport collectif 75
Indicateur 8 : Les automobiles et les camions légers 77
Indicateur 9 : Les voies cyclables 79
Indicateur 10 : Le transport des marchandises 81

Tableau de bord 83

Conclusion 87

Organismes et abréviations 88

Table des matières 91

Bilan
2006 - 2007

Mise en œuvre du Plan d'urbanisme de Montréal

Octobre 2007

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine
Montréal

Ce document a été imprimé
sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation.