

Bilan

2004 - 2005

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal



Bilan

2004 - 2005

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal

MAI 2005



Mot de M. Stéphane Harbour

Chères Montréalaises,
Chers Montréalais,

En adoptant son Plan d'urbanisme, la Ville de Montréal s'est dotée d'une vision d'avenir novatrice et d'un cadre de référence stimulant pour le développement et la mise en valeur de son territoire. Inscrivant le développement durable au cœur de ses orientations, le Plan identifie non seulement des objectifs à atteindre, mais aussi les actions à poser afin de faire de notre ville un milieu de vie agréable, dynamique et prestigieux. La Ville de Montréal s'est ainsi engagée, en collaboration étroite avec ses divers partenaires et avec la participation de l'ensemble de ses citoyens, à assumer le leadership dans sa mise en œuvre.

Soucieuse d'ouverture et de transparence, la Ville s'est engagée à produire, chaque année, un bilan de cette mise en œuvre et d'en faire une étude publique. Bien que le Plan d'urbanisme ait été adopté il y a moins d'un an, ce bilan étonne par la quantité et la qualité des actions entreprises et complétées. Tout en résumant le travail accompli, il offre à la Ville ainsi qu'à l'ensemble de ses partenaires des perspectives et des priorités pour la prochaine année.

L'étude publique de ce bilan se veut aussi une nouvelle occasion pour les Montréalaises et les Montréalais d'indiquer leurs préoccupations, leur vision et les projets qu'ils souhaitent voir se réaliser. En ce sens, la Ville de Montréal affirme, de nouveau, son désir de voir les citoyens s'exprimer et participer à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme. C'est ainsi que, tous ensemble, nous ferons de cette grande ville un exemple de réussite.

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

Sommaire

Introduction	5	■
1. Les politiques et les stratégies	9	■
2. La planification détaillée	17	■
3. Les programmes et les immobilisations	27	■
4. Le cadre réglementaire	41	■
Conclusion	45	■
Annexe	47	■
Table des matières	63	■



Introduction

Au terme d'une démarche de planification et de concertation amorcée au Sommet de Montréal de juin 2002, le *Plan d'urbanisme* a été, le 23 novembre 2004, adopté par le conseil municipal de la Ville. Le Plan présente la vision d'aménagement et de développement du territoire de Montréal. En plus de préciser les grandes orientations, il comprend une série de moyens de mise en œuvre. Il prévoit aussi un suivi systématique et transparent de cette mise en œuvre, et ce, à travers un bilan annuel déposé chaque printemps pour étude publique par une commission du conseil municipal. Ce suivi a particulièrement pour objectif d'assurer une cohérence entre le *Plan d'urbanisme* et les choix financiers de la Ville, notamment le budget et le programme triennal d'immobilisations (PTI).

Le bilan 2004-2005 se distingue par le fait qu'il est déposé moins d'un an après l'adoption du premier *Plan d'urbanisme* de la nouvelle Ville de Montréal. Il constitue donc une esquisse pour les bilans à venir en faisant le point sur les actions entreprises ou complétées entre les mois de mai 2004 et d'avril 2005.

À partir de cette esquisse, la Ville prévoit définir le format général du bilan annuel de la mise en œuvre du *Plan d'urbanisme*. À cet égard, elle prévoit consulter l'ensemble de ses partenaires afin de développer un outil efficace de suivi des actions et des interventions prévues au Plan. Ce bilan fera aussi état des modifications qui auront été apportées au *Plan d'urbanisme* au cours de l'année de référence.

En parallèle de la réalisation du bilan de la mise en œuvre, la Ville compte faire l'évaluation des objectifs énoncés au *Plan d'urbanisme*, notamment par le suivi d'un ensemble d'indicateurs de nature quantitative et qualitative.

Élaboré de concert avec les arrondissements et les services municipaux concernés, le bilan 2004-2005 est diffusé à la fin de mai pour étude publique le 13 juin devant la Commission sur la mise en valeur du territoire et le patrimoine. Les recommandations de celle-ci, portant notamment sur les priorités de mise en œuvre du *Plan d'urbanisme*, seront transmises aux membres du conseil municipal pour une adoption prévue à la séance du 29 août, permettant ainsi de contribuer au processus décisionnel relatif aux choix budgétaires annuels.

Pour l'année 2004-2005, les faits saillants du bilan sont présentés sur la base des différents outils de mise en œuvre. Le bilan comprend donc les quatre parties suivantes :

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

L'aménagement et le développement du territoire que balise le *Plan d'urbanisme* s'effectuent à l'aide de nombreux moyens d'intervention lesquels peuvent s'inscrire dans une ou plusieurs orientations énoncées par le Plan. Pour cette raison, des tableaux présentés en annexe résument les principales actions, complétées ou en cours, en fonction des sept grandes orientations du Plan.



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 :

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

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

Le site Internet est mis à jour régulièrement pour intégrer les modifications qui y sont apportées.

Arrondissement	Date prévue pour l'intégration du chapitre d'arrondissement
Ahuntsic-Cartierville	mai 2005
Anjou	juin 2005
Beaconsfield-Baie d'Urfé	juin 2005
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	août 2005
Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest	à déterminer
Dollard-Des Ormeaux-Roxboro	à déterminer
Dorval-L'Île-Dorval	août 2005
Kirkland	à déterminer
Lachine	mai 2005
LaSalle	juin 2005
Le Plateau-Mont-Royal	juin 2005
Le Sud-Ouest	août 2005
L'Île-Bizard-Sainte-Genève-Sainte-Anne-de-Bellevue	juin 2005
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	juin 2005
Montréal-Nord	juin 2005
Mont-Royal	à déterminer
Outremont	août 2005
Pierrefonds-Senneville	juin 2005
Pointe-Claire	à déterminer
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est	juin 2005
Rosemont-La Petite-Patrie	juin 2005
Saint-Laurent	juin 2005
Saint-Léonard	juin 2005
Verdun	juin 2005
Ville-Marie	août 2005
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	juin 2005
Westmount	à déterminer

1 Les politiques et les stratégies

Le *Plan d'urbanisme* fait écho à un ensemble de politiques ou de stratégies entreprises par la Ville, notamment dans la foulée du Sommet de Montréal de juin 2002. Le tableau suivant résume leur état d'avancement. Les sections subséquentes fournissent des détails sur chacune d'entre elles.

Politique ou stratégie	État d'avancement
La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	En vigueur depuis décembre 2004
La Politique de consultation et de participation publiques	En vigueur depuis mars 2005
Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise	En vigueur depuis avril 2005
La Stratégie de développement économique	En vigueur depuis mai 2005
La Politique du patrimoine	En vigueur depuis mai 2005
La Politique de développement culturel	Consultation publique terminée, adoption prévue en 2005
La Stratégie d'inclusion du logement abordable	En cours d'élaboration, étudiée publiquement par la CMVTP
La Politique de l'arbre	En cours d'élaboration, étudiée publiquement par la CDCQMV, adoption prévue en juin 2005
Le Plan de transport	En cours d'élaboration, adoption prévue pour le printemps 2006
Le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs	En cours d'élaboration, adoption prévue pour l'automne 2006
La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée	En cours d'élaboration
Le Plan municipal de gestion des matières résiduelles	En cours d'élaboration
La Politique sur l'affichage commercial de grande dimension et les panneaux réclames	En cours d'élaboration
La Politique d'atténuation du bruit en milieu urbain	En cours d'élaboration

1.1 La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels

Le patrimoine naturel et les valeurs paysagères qui s'y rattachent constituent des éléments déterminants de la qualité de vie des Montréalais. Ce patrimoine se compose des milieux naturels d'intérêt tels que les bois, les rives, les milieux humides, les nombreux îlots de l'archipel ainsi que les espèces végétales et animales qui en ont fait leur habitat. Considérant les pressions croissantes s'exerçant quant à la préservation, la mise en valeur et la pérennité des écosystèmes, la Ville entend assurer une plus grande place aux milieux naturels dans la planification des projets de développement urbain.

L'année 2004 a permis à la Ville de poser la pierre d'assise de cette approche avec l'adoption de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* par le conseil municipal. La Politique identifie à l'échelle du territoire montréalais dix écoterritoires pour lesquels sont identifiés des objectifs de conservation et d'aménagement. Ces écoterritoires et leurs objectifs de conservation et d'aménagement sont déjà reconnus par le *Plan d'urbanisme*.

Des comités techniques composés de représentants des services municipaux, des arrondissements ainsi que des partenaires externes ont déjà été mis en place pour six de ces écoterritoires. Au cours de l'année 2005, plusieurs de ces comités techniques sont appelés à élaborer un projet de conservation optimale ainsi qu'un plan concept de leur écoterritoire respectif.

En plus du travail des comités techniques, la Ville de Montréal a entrepris un processus de négociation avec plusieurs promoteurs immobiliers en vue d'assurer la protection d'espaces à grande valeur écologique. Les ententes réalisées seront confirmées dans le cadre du bilan annuel de la mise en œuvre de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* qui sera rendu public dans les prochains mois.



1.2 La Politique de consultation et de participation publiques

Le *Plan d'urbanisme* reconnaît la participation publique comme un élément fondamental de sa mise en œuvre. À cet égard, la Ville a adopté, en mars 2005, la *Politique de consultation et de participation publiques*. Cette politique, issue du Chantier sur la démocratie du Sommet de Montréal, insiste sur la qualité de l'information comme base de toute implication des Montréalais dans les affaires de la Ville. Ainsi, elle balise les pratiques de consultation publique et innove en reconnaissant la participation comme lieu de coopération avec les partenaires de la Ville.

La Politique énonce trois objectifs généraux :

- Encourager les citoyennes et les citoyens à prendre une part active à la vie civique ainsi qu'au développement et à la gestion des affaires de la Ville.
- Favoriser des pratiques de consultation publique transparentes, crédibles, efficaces et utiles à la prise de décision.
- Reconnaître formellement le pouvoir des citoyennes et des citoyens d'influencer les décisions des diverses instances de la Ville.

1.3 Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise

La Ville, de concert avec plus 80 partenaires issus des secteurs public et privé, du milieu de l'éducation et du milieu associatif, a élaboré le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*. Le Plan comprend dix orientations. Parmi celles-ci, quatre ont été identifiées comme étant prioritaires par les partenaires du Plan stratégique, 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 des bonnes pratiques de développement durable dans les entreprises, les institutions et les commerces.

Sa mise en œuvre s'échelonne sur une période de 5 ans, soit de 2005 jusqu'à la fin 2009 et des indicateurs permettront d'évaluer le progrès accompli. Une phase de démarrage, constituée des actions associées aux quatre orientations prioritaires, s'amorcera en 2005 et se poursuivra jusqu'à la fin de 2006. Cette phase de démarrage a pour objectif de concentrer les efforts sur 24 actions ciblées et d'engager les partenaires à réaliser certaines de ces actions.

Le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* a été adopté en avril 2005 par le Comité exécutif. En mai, il a fait l'objet d'une étude publique par la Commission sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement.



1.4 La Stratégie de développement économique

La Ville de Montréal s'est dotée d'une *Stratégie de développement économique* qui vise à soutenir l'adaptation de la structure économique montréalaise et le développement des entreprises sur son territoire. Cette politique municipale a été adoptée en mai 2005 après avoir fait l'objet d'une consultation publique à l'automne 2004.

La Stratégie établit les différentes formes d'actions préconisées au niveau municipal de manière à soutenir les entreprises, à obtenir l'appui des autres paliers de gouvernement et à renforcer le rôle de la Ville vis-à-vis ses partenaires. Ces diverses actions constituent des leviers pour créer un environnement d'affaires stimulant et concurrentiel, pour développer le capital humain et l'innovation de même que pour accroître la productivité et le rayonnement international de Montréal.

De manière à appuyer la mise en œuvre du *Plan d'urbanisme*, la *Stratégie de développement économique* identifie notamment des créneaux d'activités économiques à consolider ou à développer dans certaines portions du territoire, plus particulièrement au sein de secteurs en mutation dont certains font l'objet d'une planification détaillée.

1.5 La Politique du patrimoine

L'identité montréalaise s'exprime à travers un riche ensemble de ressources patrimoniales. L'un des moyens préconisés par le *Plan d'urbanisme* pour valoriser ces ressources est l'élaboration et la mise en œuvre de la *Politique du patrimoine*. En adoptant cette politique, la Ville de Montréal se dote d'une vision collective et clarifie le partage des responsabilités en matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine. Fruit d'une démarche entreprise en 2003, celle-ci constitue un cadre de référence à travers lequel la Ville entend exercer un leadership exemplaire en matière de patrimoine.

La Politique du patrimoine a été soumise à la consultation publique dans le cadre d'une démarche menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) au cours des mois de décembre 2004, janvier et février 2005. Les recommandations de l'Office ont permis à la Ville de compléter la version finale de la Politique en vue de son adoption en mai 2005.

Le programme de travail de la *Politique du patrimoine* prévoit, au cours des exercices 2005 et 2006, la mise en place d'un système d'organisation de l'action en matière de patrimoine, l'organisation d'une veille patrimoniale, l'établissement d'un fonds dédié aux biens municipaux d'intérêt patrimonial de même que la réalisation d'une analyse du patrimoine municipal qui permettra d'établir les priorités d'interventions. Notons que ce programme de travail prévoit également la préparation d'un bilan annuel devant être étudié publiquement quant à la mise en œuvre de la Politique.



1.6 La Politique de développement culturel

L'adoption de la *Politique de développement culturel* est prévue en 2005. Cette Politique énonce les grands objectifs de la Ville en matière de culture qui sont, notamment, de faciliter l'accès des citoyens aux arts et à la culture, de soutenir davantage les arts et artistes et d'assurer l'avenir des institutions et des grands événements montréalais.

Par l'entremise de la *Politique de développement culturel*, la Ville s'engage aussi à faire de la réalisation du Quartier des spectacles une priorité stratégique. Rappelons que le *Plan d'urbanisme* reconnaît ce secteur comme le lieu privilégié pour accroître le rayonnement culturel du Centre. Il fait aussi l'objet d'une planification détaillée (voir section 2.13).



1.7 La Stratégie d'inclusion de logements abordables

Les logements abordables répondent à des besoins sociaux essentiels et assurent la compétitivité de Montréal sur l'échiquier des grandes villes du continent. Afin de favoriser la mixité sociale à l'échelle des quartiers et de la ville, il importe d'assurer une diversité de produits dans la construction de nouveaux logements. Cette mixité constitue l'un des ingrédients essentiels de la vision du développement durable qui vise à faire de Montréal une ville solidaire et inclusive.

Pour faciliter l'atteinte de cet objectif, la Ville a soumis à la consultation publique en avril 2005 sa *Stratégie d'inclusion du logement abordable*. Comme le *Plan d'urbanisme*, la Stratégie souligne que la Ville fixe comme cible qu'une proportion d'environ 30 % des nouvelles constructions résidentielles à Montréal soit des logements abordables.



1.8 La Politique de l'arbre

L'arbre constitue un élément naturel dominant dans le paysage montréalais, qu'il soit planté le long des rues, dans les quelque 900 parcs de la ville ou sur une propriété privée. Ces arbres composent une véritable trame verte au sein de la ville pour lesquels le *Plan d'urbanisme* préconise la préservation et la mise en valeur. Pour ce faire, la Ville a entrepris l'élaboration d'une politique de l'arbre.

Dévoilé en avril 2005, le projet de *Politique de l'arbre* a fait l'objet, en mai, d'une consultation publique menée par la Commission sur le développement culturel et la qualité du milieu de vie. Son adoption par le conseil municipal est prévue pour le mois de juin 2005. Le projet de Politique propose une série d'outils et d'actions qui permettront aux divers acteurs (employés municipaux, citoyens, partenaires institutionnels ou associatifs, grands propriétaires fonciers, etc.) de contribuer à la préservation de l'arbre montréalais. Parmi les actions suggérées, soulignons notamment l'établissement d'un inventaire des arbres publics et l'élaboration d'un plan arboricole pour chacun des arrondissements ainsi que la mise en place de règles régissant les nouvelles plantations d'arbres publics.



1.9 Le Plan de transport

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'un *Plan de transport* dont l'adoption est prévue en 2006. Ce Plan 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* soutiendra le *Plan d'urbanisme* en misant sur un usage accru du transport collectif et des transports actifs.

Rendus publics en mars 2005, la vision et les objectifs du *Plan de transport* s'articulent autour de six éléments selon lesquels le système de transport devra :

- offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût;
- soutenir l'économie montréalaise;
- s'intégrer harmonieusement à l'espace urbain et contribuer à sa structuration;
- améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans le domaine de la santé et de la sécurité;
- être conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement;
- être géré de façon responsable, efficace et équitable.



1.10 Le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs

Le *Plan d'urbanisme* reconnaît les équipements sportifs et de loisirs comme une partie intégrante des milieux de vie. À cet égard, la Ville a entrepris l'élaboration du *Schéma directeur de développement des équipements de loisirs* et prévoit l'adopter à l'automne 2006. Son contenu s'articule autour de quatre axes majeurs, soit :

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

L'inventaire quantitatif fut complété en 2004 et la seconde étape, l'inventaire qualitatif, est amorcée.

1.11 La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée

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). Afin de guider les interventions et d'améliorer les conditions de vie des résidents de ces secteurs, la Ville entend mettre en œuvre la *Stratégie de revitalisation urbaine intégrée*.

Pour ce faire, elle compte agir sur plusieurs éléments du cadre physique et bâti, comme le logement, les équipements et l'aménagement urbain, mais aussi sur les facteurs socio-économiques. La Stratégie se distingue ainsi par le fait que sa concrétisation implique des interventions intersectorielles, intégrées et souvent situées à l'extérieur du champ d'expertise de la Ville. Dans cette optique, elle devrait aussi mobiliser des outils de mise en œuvre du *Plan d'urbanisme*, comme ceux d'autres politiques ou stratégies, et ce, au profit des secteurs à revitaliser.

La *Stratégie de revitalisation urbaine intégrée* a fait l'objet de trois projets pilotes qui ont débuté en juin 2003. Pour ces projets, la Ville a complété, en 2004, la phase d'évaluation et entamé la phase de mise en œuvre des plans de revitalisation. Parallèlement, deux projets de nature similaire ont vu le jour en 2004. La Stratégie prévoit que, d'ici la fin de 2005, les arrondissements établiront des plans qui couvriront l'ensemble des secteurs à revitaliser.



1.12 Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles

Le *Plan d'urbanisme* fait aussi écho au *Plan directeur de gestion des matières résiduelles* en cours d'élaboration. Le Plan directeur devra 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) en juin 2004. Les grandes lignes du Plan directeur ont été présentées, en avril 2005, au Comité de gestion stratégique sur les infrastructures, le transport et l'environnement. Plusieurs mesures ont déjà été mises en place depuis quelques années, comme la collecte sélective des matières recyclables. Cette mesure devra s'étendre à l'ensemble des logements de Montréal d'ici 2006.



2 La planification détaillée

Certaines portions du territoire de la ville présentent une problématique urbanistique complexe qui ne pouvait être traitée à fond au cours de l'élaboration du Plan. Pour l'ensemble de ces secteurs, la Ville doit mener à terme une planification détaillée dans les trois années suivant l'adoption du *Plan d'urbanisme*, selon une approche intégrée et adaptée à la spécificité de chaque cas. Ces démarches de planification miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés.

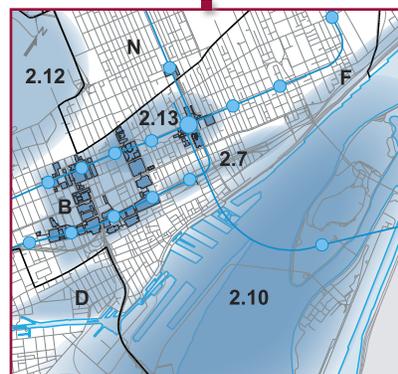
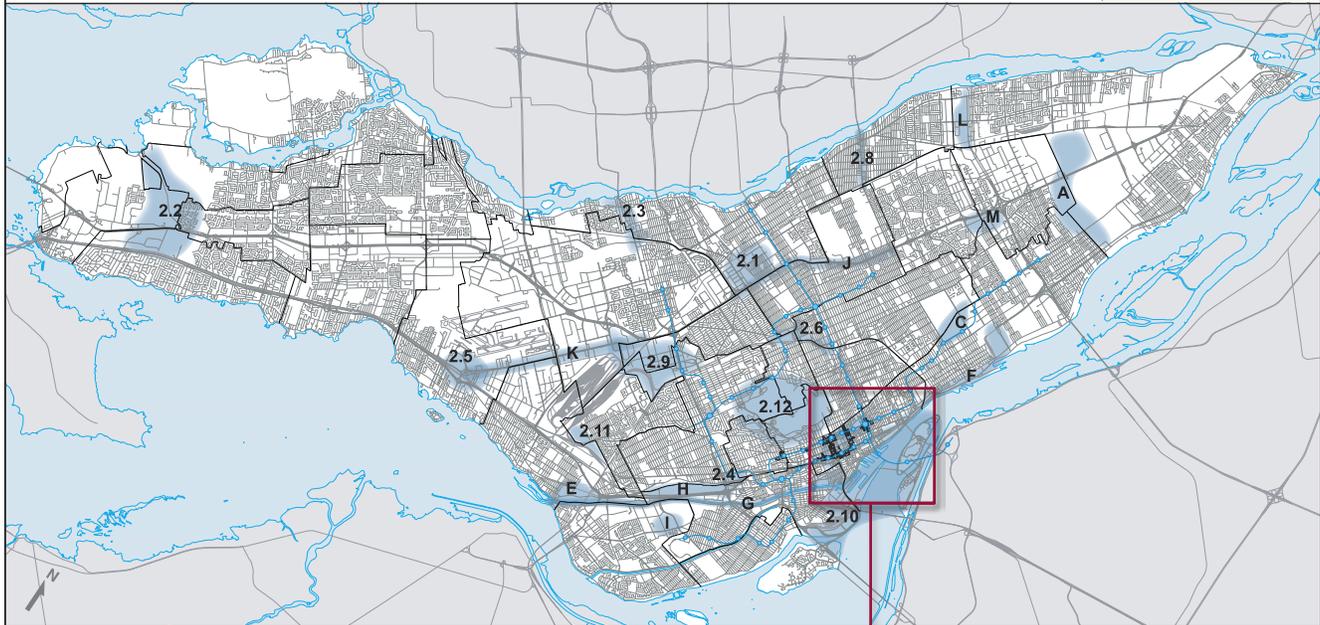
Le chapitre 4 de la partie I du Plan identifie les secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise. Ces portions de territoire comportent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Le tableau qui suit (voir page suivante) résume l'état d'avancement des travaux portant sur l'ensemble de ces secteurs. Pour la majorité d'entre eux, cette planification est déjà entamée ou le sera au cours de l'année 2005. Cette section apporte des détails sur les travaux réalisés au cours des derniers mois.

Par ailleurs, les chapitres d'arrondissement intégrés à la partie II du Plan peuvent prévoir la planification détaillée d'autres secteurs présentant essentiellement des enjeux locaux. Le bilan 2005-2006 de la mise en œuvre du *Plan d'urbanisme* fera le point sur l'état d'avancement des travaux touchant ces secteurs.

Secteurs de planification détaillée		2005	2006	2007
2.1	L'Acadie-Chabanel	■		
2.2	L'Anse-à-l'Orme	■		
2.3	Laurentien-Lachapelle	■		
2.4	Site Glen	■		
2.5	Abords de l'aéroport	■	■	
2.6	Abords des voies du CP	■	■	
2.7	Autoroute Ville-Marie	■	■	
2.8	Boulevard Pie-IX	■	■	
2.9	Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest	■	■	
2.10	Havre de Montréal	■	■	
2.11	Meadowbrook	■	■	
2.12	Mont Royal	■	■	
2.13	Quartier des spectacles	■	■	
A	Bourget-Forget *	■	■	
B	Centre des affaires *	■	■	
C	Complexe et Village olympiques *	■	■	
D	Griffintown *	■	■	
E	Lachine Est *	■	■	
F	Notre-Dame Est *	■	■	
G	Canal de Lachine		■	■
H	Site Turcot		■	■
I	Angrignon			■
J	Boulevard Crémazie			■
K	Chemin De La Côte-De-Liesse			■
L	Corridor Louis-H.-La Fontaine			■
M	Galleries-d'Anjou-Jean-Talon Est			■
N	Réseau piéton intérieur			■

* La planification détaillée de ces secteurs débutera dans la seconde moitié de 2005.

Les secteurs de planification détaillée



2.1 L'Acadie-Chabanel

Pour le secteur L'Acadie-Chabanel, le *Plan d'urbanisme* prévoit une intensification et une diversification des activités d'emplois. Il vise aussi à améliorer l'accessibilité et la circulation à l'intérieur du secteur. L'amélioration de l'image générale du secteur et l'atténuation des nuisances causées par les activités industrielles sont aussi préconisées par le Plan.

En ce sens, un plan d'action pour ce secteur de planification détaillée a été adopté en mars 2005 afin de favoriser l'émergence d'initiatives et de projets structurants qui soutiennent la mise en valeur du secteur. Ce plan d'action comprend notamment l'engagement de la Ville en faveur de l'implantation d'une gare de train de banlieue sur la ligne Montréal-Blainville qui se veut un levier pour l'intensification et la diversification des activités dans le secteur. Tout en soutenant l'adaptation de la base économique du secteur, ce plan d'action vise aussi à consolider le créneau du vêtement et de la mode, et propose l'aménagement d'une entreprise-école du vêtement.

2.2 L'Anse-à-l'Orme

Le secteur de L'Anse-à-l'Orme se caractérise par de riches paysages ruraux liés à la présence de la zone agricole et par d'importants espaces naturels de très grande valeur écologique. Ces milieux naturels constituent l'écoterritoire du corridor de la rivière à l'Orme, dont la Ville entend encadrer le développement de manière à préserver son caractère et à mettre en valeur ses atouts.

Ce secteur comprend aussi d'importantes superficies de terrains vacants propices au développement urbain. À cet égard, le créneau des sciences de la vie est privilégié pour la mise en valeur de grands sites vacants à vocation industrielle et institutionnelle à proximité du campus McDonald et compris dans le secteur de planification détaillée. Les résultats de l'étude réalisée par le ministère des Transports du Québec (MTQ), en collaboration avec la Ville de Montréal, sur le réaménagement des voies de service de l'autoroute 40 et de l'échangeur avec le boulevard Morgan, permettront d'orienter la planification de ce grand secteur d'emplois.



2.3 Laurentien-Lachapelle

Le boulevard Laurentien constitue une entrée de ville importante. Le tissu urbain aux abords de ce boulevard est toutefois fortement déstructuré, notamment par les effets de la circulation de transit. La disparité architecturale, la présence de nombreux stationnements et la géométrie des voies de circulation contribuent à la détérioration et au désinvestissement dans le secteur.

La Plan soutient le développement et le réaménagement de ce secteur qui s'étend du pont Lachapelle jusqu'au sud de la gare Bois-Franc. Une étude, actuellement en cours, doit convenir d'un concept d'aménagement et d'un plan d'intervention apportant des solutions aux problèmes d'aménagement et de circulation et favorisant le développement immobilier dans le secteur.

2.4 Site Glen

Ancien triage maintenant démantelé, le Site Glen possède de nombreux atouts. Présentant une superficie relativement importante de terrains disponibles, ce site se trouve à proximité du Centre, de grands axes routiers et de la gare intermodale Vendôme. En raison de ces atouts, le gouvernement du Québec a choisi la partie ouest du Site Glen pour accueillir le futur Centre universitaire de santé McGill (CUSM).

La Ville, de concert avec ses partenaires institutionnels, a initié la planification détaillée de ce secteur en relation avec l'implantation du CUSM. Le ministère des Transports du Québec étudie, en collaboration avec la Ville, les options de desserte routière du site à partir du réseau autoroutier environnant. Par ailleurs, le projet de construction et d'aménagement de l'ensemble du site est aussi en préparation. Il fera l'objet d'un règlement spécifique au site adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville qui encadre le processus de développement des projets institutionnels.



2.5 Abords de l'aéroport

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de la Ville. Or, ses abords présentent une forme urbaine déstructurée marquée par un encadrement déficient des voies publiques. Il importe d'y développer une entrée de ville projetant une image de prestige. La planification détaillée de ce secteur vise aussi l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport de même que la requalification des secteurs d'emplois voisins qui déprécient la qualité du paysage urbain.

L'année 2004 a permis la poursuite de la planification du projet du réaménagement de l'échangeur Dorval par le MTQ, en collaboration avec la Ville et Aéroports de Montréal (ADM). L'étude d'opportunité et l'étude d'impact sur l'environnement ont été complétées et transmises aux gouvernements fédéral et provincial en vue de l'obtention des autorisations requises pour réaliser le projet. Le coût du projet est estimé à 150 millions de dollars.

Le projet, qui vise à améliorer les conditions de circulation dans le secteur de l'aéroport, prévoit la construction de liens directs entre l'autoroute 20 et l'aéroport, entre l'autoroute 520 et l'aéroport ainsi qu'entre les autoroutes 20 et 520. Il inclut également le réaménagement du réseau local et l'aménagement d'une emprise pouvant accueillir un lien ferroviaire vers l'aéroport.

Parallèlement, VIA-Rail Canada, Transports Canada et ADM poursuivent le développement du projet de lien ferroviaire entre l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le Centre de Montréal. Les résultats des études préliminaires sont attendus en juillet 2005.

2.6 Abords de la voie du CP

Les abords de la voie du Canadien Pacifique (CP) présentent un visage très hétérogène. Au cours des 20 dernières années, les activités industrielles y ont subi un déclin et certaines parties du secteur ont ainsi connu une conversion graduelle à des fins résidentielles, commerciales ou institutionnelles. Bien qu'il inclue une importante voie ferrée qui limite l'accessibilité et génère des nuisances, il offre un important potentiel de réutilisation et de mise en valeur.

Au cours de l'année 2004-2005, des études de caractérisation du bâti et de l'environnement urbain ont été initiées, notamment pour les secteurs Marconi-Alexandra et Maguire. Ce dernier a aussi fait l'objet d'un concept de réaménagement afin de baliser les possibilités d'insertion de projets et d'aménagement du domaine public.



2.7 Autoroute Ville-Marie

Au cours des années 1970, l'autoroute Ville-Marie fut construite afin d'assurer un desserte rapide et efficace au Centre. L'aménagement en tranchée d'une portion de l'autoroute occasionne une rupture dans le cadre bâti ainsi que dans le tracé de plusieurs rues nord-sud entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet. À cet égard, les aménagements du Quartier international (voir section 3.3.1), qui ont permis de mettre en valeur l'un des secteurs les plus déstructurés du Centre, offrent un exemple éloquent des retombées positives générées par le recouvrement d'une portion de la même autoroute.

Ces bénéfices tirés des aménagements du Quartier international ont engendré l'amorce d'une étude de préfaisabilité de la poursuite du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. Le recouvrement à l'est du Palais des congrès permettrait notamment de relier le Vieux-Montréal au faubourg Saint-Laurent.

2.8 Boulevard Pie-IX

Le boulevard Pie-IX constitue une entrée de ville majeure depuis Laval et la Rive-Nord. La circulation dense et la vitesse élevée engendrent des impacts considérables sur les secteurs limitrophes. Le boulevard est bordé de secteurs commerciaux et résidentiels largement sous-utilisés et mal intégrés au gabarit de l'artère. De plus, l'aménagement actuel du boulevard Pie-IX est inapproprié et parfois dangereux pour les piétons et les cyclistes. Enfin, l'offre en transport collectif sur le boulevard est à améliorer à cause de la forte densité de population et de l'absence de liens rapides vers d'autres secteurs de la ville.

Dans ce contexte, la Ville, avec la collaboration de ses partenaires, a entamé la planification détaillée du boulevard Pie-IX. À cet effet, elle a entrepris l'élaboration d'un plan de mise en valeur et entend l'adopter au début de l'année 2006.



2.9 Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest

Ce secteur à vocation économique, desservi par les stations de métro Namur et De La Savane, se caractérise principalement par un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé. Plusieurs portions de ce secteur offrent un important potentiel de renouvellement urbain et d'intensification des activités d'emplois.

En 2005, un groupe de travail a été mis sur pied pour étudier des tracés de liens routiers avec le boulevard Cavendish afin d'améliorer l'accessibilité de la partie ouest du secteur. Cette partie comprend notamment la Cité scientifique et ses abords pour laquelle est privilégiée la consolidation des activités associées au créneau des sciences de la vie.



2.10 Havre de Montréal

Le Havre de Montréal s'étend des ponts Champlain à Jacques-Cartier. Il comprend notamment le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, les abords du bassin Peel, le secteur adjacent à l'autoroute Bonaventure, le Cité du Havre ainsi que les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Face à la complexité des enjeux et la multitude des intervenants, la Ville de Montréal et les gouvernements du Canada et du Québec ont créé, à l'issue du Sommet de Montréal de 2002, la Société du Havre de Montréal.

Pour le développement de ce secteur, le *Plan d'urbanisme* propose un ensemble d'orientations lesquelles font partie de la Vision 2025 de la Société du Havre de Montréal rendue publique en mai 2004. Le Plan favorise notamment le déplacement de l'autoroute Bonaventure, rabaissée au sol et transformée en boulevard urbain, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au secteur adjacent et à mettre en valeur les terrains limitrophes.

Dans ce contexte, la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc., en association avec la Ville de Montréal, le MTQ et la Société du Havre de Montréal, a retenu les services d'une firme de consultants afin d'étudier divers scénarios de réaménagements du corridor de l'autoroute Bonaventure. Une première série de résultats sera disponible au cours de l'année 2005. Parallèlement à cette étude, la Société du Havre prévoit la réalisation d'une étude évaluant les retombées économiques et les effets structurants du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, notamment pour le site Alstom et celui des ateliers du Canadien National (CN) localisés dans le quartier Pointe-Saint-Charles.

Composante du Havre de Montréal, le parc Jean-Drapeau joue un rôle majeur dans l'achalandage touristique de Montréal. Afin d'encadrer les interventions d'aménagement dans ce parc, la Ville a initié, en 2005, la révision de son Plan de mise en valeur. Par ailleurs, la Ville a investi, en 2004, 10,6 millions de dollars pour la réalisation de la seconde phase du Complexe aquatique de l'île Notre-Dame et ainsi permettre à Montréal d'accueillir les XI^{es} Championnats mondiaux de la Fédération internationale de natation (FINA) en juillet 2005.



2.11 Meadowbrook

Le secteur Meadowbrook présente une superficie totale de 57 hectares, répartie dans les arrondissements de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest et de Lachine. Il est actuellement occupé par le golf Meadowbrook. Depuis quelques décennies, on envisage de le mettre en valeur par la construction d'habitations. L'avenir du secteur n'est toutefois pas encore déterminé. Diverses options, ou une combinaison de celles-ci, sont envisageables : préserver le terrain de golf, aménager un parc ou, dans l'optique d'une consolidation du tissu urbain, permettre la réalisation de projets immobiliers de faible ou de moyenne densité. La planification détaillée du secteur entreprise en 2005 évalue ces options afin d'identifier l'utilisation optimale du site.



2.12 Mont Royal

À la fois symbole et point de repère majeur du territoire montréalais, le mont Royal représente un patrimoine collectif qui doit être préservé et mis en valeur, de même que l'ensemble des relations visuelles et physiques qui s'établissent entre la montagne, le Centre des affaires, le milieu urbain et les cours d'eau environnants.

L'importance capitale de la protection et de la mise en valeur du mont Royal s'est notamment traduite, en 2004, par la mise sur pied du Bureau du mont Royal. L'adoption, en mars 2005, du décret gouvernemental officialisant le statut d'arrondissement historique et naturel du mont Royal a également permis le démarrage des travaux de la Table de concertation du mont Royal. Ces travaux offrent la possibilité d'entrevoir une prise en compte intégrée et cohérente de la protection et de la mise en valeur de la montagne à long terme, notamment à travers l'actualisation du Plan directeur du mont Royal.



2.13 Quartier des spectacles

Le Quartier des spectacles regroupe une grande partie des lieux montréalais de création, de production et de diffusion culturelles. Ces lieux s'imbriquent dans un secteur diversifié et voisinent les fonctions institutionnelle, résidentielle et commerciale. La concentration de ces activités culturelles constitue un atout important pour le dynamisme du secteur et le rayonnement de Montréal. Elle occasionne cependant des contraintes, avec lesquelles doivent composer le développement de la fonction résidentielle et l'aménagement du domaine public.

La Ville élabore actuellement un cadre stratégique pour guider les diverses interventions municipales dans le Quartier des spectacles. En 2005, des efforts particuliers de planification détaillée sont consacrés aux abords de la Place des Arts, secteur qui concentre plusieurs grandes institutions culturelles montréalaises de même que les principaux grands festivals extérieurs.



3 Les programmes et les immobilisations

Le *Plan d'urbanisme* énonce les sept 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 2004-2005, les principales actions s'articulent autour des thèmes suivants :

- l'habitation;
- les réseaux de transport;
- le domaine public;
- l'environnement.

3.1 L'habitation

Les actions de la Ville et de ses partenaires en matière d'habitation surviennent dans un contexte particulièrement favorable à la construction domiciliaire. En 2004, ce contexte a permis la création de près de 12 000 logements fournissant ainsi une contribution importante à la poursuite de l'objectif fixé par le Plan, soit de favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014. Avec une augmentation de la production de logements qui s'établit à près de 50 % par rapport à 2003, Montréal représente ainsi le marché le plus dynamique de la région métropolitaine. De plus, ces nouveaux logements représentent, par rapport à la région, une part relative de près de 40 %. À cet effet, rappelons que la Ville vise une part de 40 % à 50 % du marché métropolitain.

Devant cette conjoncture favorable, la Ville a principalement ciblé ses interventions vers la production de logements abordables et la revitalisation de quartiers. En ce sens, elle entreprend une série de mesures qui s'inscrivent dans la voie des orientations énoncées par le *Plan d'urbanisme* lequel reconnaît les milieux de vie comme l'un des attributs fondamentaux de Montréal.



Action	État d'avancement
Le programme Renouveau urbain	Sera complété en 2005 À l'étude pour la période 2006-2008
Le soutien à la production de logements	Continu

Opération Solidarité 5 000 logements

Créée par la Ville avec l'aide des gouvernements du Québec et du Canada, l'opération Solidarité 5 000 logements a permis d'atteindre, au printemps 2005, l'ambitieux objectif de construire 5 000 nouveaux logements sociaux et communautaires pour les ménages à revenu faible ou modeste. Soutenus par les programmes AccèsLogis Québec et Logement Abordable Québec (volet social et communautaire), cette opération a permis d'offrir un logement abordable à des personnes seules, à des familles, à des personnes âgées en perte d'autonomie ainsi qu'à des personnes ayant des besoins particuliers. Les projets résidentiels dans le cadre de l'opération ont été mis de l'avant par des coopératives, des organismes à but non lucratif et par l'Office municipal d'habitation de Montréal.

3.1.1 Le programme 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), participe au programme Renouveau urbain (PRU). Ce programme vient proposer aux arrondissements d'intervenir sur la réhabilitation et la rénovation des zones à revitaliser sur leur territoire, accentuant la préservation et la promotion d'un environnement attrayant.

La première version de ce programme sera complétée au cours de l'année 2005. Il aura ainsi permis la réalisation de plus de 90 projets représentant des investissements supérieurs à 138 millions de dollars (comprenant les montants de tous les partenaires). La Ville étudie actuellement la possibilité de créer un second programme Renouveau urbain pour la période de 2006-2008.

3.1.2 Le soutien à la production de logements

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 entend poursuivre son aide financière pour soutenir la production de nouveaux logements comme le fut l'opération Solidarité 5000 logements (voir encadré).

La Ville de Montréal, en partenariat avec les autres paliers gouvernementaux, offre aux propriétaires, aux constructeurs ainsi qu'aux groupes sociaux et communautaires, des programmes pour favoriser la construction de logements. Les données qui suivent (voir tableau ci-dessous) présentent les logements créés en 2004 avec l'aide de ces programmes.

Programme de soutien à la construction ^a	Nombre de logements créés en 2004
Opération Solidarité 5 000 logements :	
■ AccèsLogis Québec	910
■ Logement Abordable Québec – volet social et communautaire	1302
Logement Abordable Québec – volet privé	777
Rénovation Québec :	
■ Offre : Soutien à la création de logements ^b	555
■ Demande : Accession à la propriété ^b	746

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

^b Comme l'aide vise à la fois l'offre et la demande, les subventions accordées s'appliquent dans la majorité des cas 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	En cours de réalisation
L'aménagement de la gare L'Acadie-Chabanel	En cours de réalisation
La ligne de train de banlieue Montréal-Repentigny	À l'étude
Les mesures préférentielles aux autobus le long des voies réservées du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Du Parc	En cours de réalisation
L'implantation d'un système léger sur rail sur l'avenue Du Parc et dans l'axe de l'autoroute 10	À l'étude
La remise en service de la voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX	À l'étude
La mise en place de mesures préférentielles aux autobus le long des rues Beaubien Est et Notre-Dame Est ainsi que des boulevards Rosemont et Saint-Michel	En cours de réalisation
La mise en place d'un service d'autobus plus efficace vers les stations de métro	Réalisée
L'amélioration du service d'autobus dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa Est et de la rue Notre-Dame Est	À l'étude
L'aménagement d'un nouveau terminus d'autobus de la station de métro Côte-Vertu	Première phase complétée Deuxième phase prévue pour 2006-2007
Le programme pour l'intensification des activités aux abords des infrastructures de transport collectif	Projet-pilote en cours de réalisation



Les mesures structurantes sur les réseaux de métro et de train de banlieue

Parmi les actions entreprises, il faut d'abord noter les travaux du prolongement du métro à Laval qui se poursuivent. Une fois complété, ce prolongement contribuera à améliorer la compétitivité et l'accessibilité du transport collectif et, du coup, à en accroître l'utilisation et à réduire l'émission de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, la Ville et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont annoncé, en 2005, l'aménagement d'une nouvelle gare de train de banlieue, la gare l'Acadie-Chabanel, le long de la ligne de train de banlieue Blainville (voir section 2.1).

La Ville de Montréal collabore également avec l'AMT à la planification d'une nouvelle ligne de train de banlieue reliant Repentigny au Centre de Montréal. Le tracé et les sites potentiels de localisation des gares sont à l'étude.

Le développement de mesures préférentielles aux autobus

La collaboration entre la Ville et l'AMT se traduit aussi par une planification de l'amélioration des mesures préférentielles à la circulation des autobus, notamment une signalisation dynamique des feux de circulation pour les voies réservées du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Du Parc. Par ailleurs, des rapports faisant la synthèse des résultats des études réalisées sur la possible implantation de systèmes légers sur rail sur l'avenue Du Parc ainsi que dans l'axe de l'autoroute 10 sont attendus au cours de l'année 2005. L'Agence prévoit aussi remettre en service la voie réservée à la circulation des autobus le long du boulevard Pie-IX l'automne prochain laquelle inclura des aménagements qui la rendront plus sécuritaire.

De manière à favoriser une desserte plus rapide des secteurs résidentiels et d'emplois, la Société de transport de Montréal (STM), dans le cadre du Réseau prioritaire montréalais (RPM), envisage la mise en place de mesures préférentielles aux autobus le long des axes suivants (axes étudiés et à l'étape de la réalisation des plans et devis) :

- la rue Beaubien Est;
- la rue Notre-Dame Est;
- le boulevard Rosemont;
- le boulevard Saint-Michel.

De plus, la STM a mis en place, dans plusieurs arrondissements de l'est, du sud-ouest et de l'ouest de l'île, un service rapide d'autobus assurant des déplacements efficaces vers les stations de métro.

Parallèlement, l'AMT poursuit des études dans le but d'améliorer les services d'autobus dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa Est et de la rue Sherbrooke Est.

Enfin, la Ville de Montréal a pris le parti d'offrir aux usagers du transport collectif un environnement sécuritaire et convivial tout en facilitant les correspondances entre différents modes de transport. À cet effet, un nouveau terminus d'autobus à la station de métro Côte-Vertu a été aménagé en collaboration avec l'AMT et les sociétés de transport de Laval et de Montréal. Une deuxième phase est prévue en 2006 et en 2007 consistant à compléter et à bonifier l'aménagement.

L'intensification des activités aux abords des infrastructures de transport collectif

Afin de soutenir l'utilisation du transport collectif, le *Plan d'urbanisme* prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol. Le Plan annonce l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme favorisant l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif. En 2005, dans le cadre d'un projet-pilote, quatre stations de métro sont concernées par cette action : Outremont, Radisson, Rosemont et Saint-Laurent. Au cours des prochains mois, les sites seront identifiés et les scénarios de mise en valeur précisés. Pour 2005, l'objectif est de lancer un concours sur au moins un des sites retenus.

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. Des liens routiers efficaces contribuent à la consolidation et à la mise en valeur des secteurs résidentiels, mixtes et d'emplois. Le bilan 2004-2005 résume les principales interventions de la Ville et de ses partenaires sur le réseau routier pan-montréalais.



Action	État d'avancement
Le démantèlement de l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc	En cours de réalisation
Le démantèlement de l'échangeur des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges	À l'étude
L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine	À l'étude
La réfection de l'échangeur Turcot	À l'étude

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 procède au démantèlement de l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc et à la construction d'un nouveau carrefour à niveau. L'aménagement paysager, l'aménagement minéral et l'installation du mobilier urbain seront complétés en 2006. Les coûts de ces travaux sont de l'ordre de 25 millions de dollars.

En ce qui a trait au démantèlement de l'échangeur des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges, un groupe de travail composé de représentants des services de la Ville de Montréal a amorcé, en 2005, l'étude de divers scénarios.

L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine

L'étude d'opportunité pour l'optimisation du corridor de l'autoroute métropolitaine a débuté en septembre 2004. Le tronçon à l'étude couvre 20 km, soit entre l'échangeur de l'autoroute 25 et celui de l'autoroute 13. L'étude permettra de mettre à jour les problématiques du corridor de l'autoroute Métropolitaine et les solutions présentées dans les études réalisées au cours des années 1990.

L'analyse des besoins est en cours et devrait se poursuivre jusqu'en automne 2005. Parallèlement à l'étude des besoins, un avant-projet est en préparation dans le secteur de l'échangeur Décarie. L'étude devrait se poursuivre en 2005 et 2006.

L'échangeur Turcot

Entreprise en janvier 2005, une étude d'opportunité est en cours de réalisation par le ministère des Transports du Québec (MTQ) quant à la réfection de l'échangeur Turcot qui englobe les autoroutes 15 et 20 dans le secteur De La Vérendrye, l'autoroute Ville-Marie (A-720) jusqu'à la rue Atwater, l'autoroute 20 jusqu'à l'échangeur Saint-Pierre (non inclus) ainsi que les échangeurs Angrignon et Montréal-Ouest. Cette étude couvrira à la fois les problématiques découlant de la structure, de la sécurité et de la circulation. Elle prendra aussi en considération l'insertion de ces infrastructures dans leur milieu ainsi que la nouvelle demande en transport générée par la transformation du milieu urbain traversé. Enfin, cette étude considérera les divers scénarios de reconstruction qui ont déjà été proposés préalablement et, le cas échéant, en proposera de nouveaux. Le MTQ prévoit compléter l'étude à la fin de l'année 2005.



3.2.3 Les voies cyclables

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

En 2004, plusieurs projets ont été réalisés sur le réseau cyclable pan-montréalais : le parachèvement de la voie de ceinture dans les arrondissement de l'ouest de l'île, l'aménagement d'une voie cyclable dans le parc Angrignon et l'aménagement d'un sentier polyvalent longeant le ruisseau De Montigny.

De plus, Vélo-Québec et la Ville de Montréal ont lancé, en avril 2005, le *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal* afin d'ouvrir le cœur de la ville aux cyclistes. Ce plan prévoit l'aménagement d'un réseau de voies cyclables vers le Centre des affaires en plus d'y ajouter mille nouvelles places de stationnements pour vélo.

Afin de favoriser l'utilisation du vélo sur son territoire et d'assurer une meilleure desserte aux différents secteurs, d'autres travaux sur le réseau cyclable sont prévus en 2005. Ce sont notamment :

- le réaménagement de la voie cyclable dans l'axe Notre-Dame entre la rue Honoré-Beaugrand et la rue Peel;
- le réaménagement de la voie cyclable sur la passerelle du pont ferroviaire de l'île Perry reliant Montréal à Laval;
- le réaménagement de la voie cyclable de la rue Notre-Dame Est permettant un meilleur accès au pont Le Gardeur.



Action	État d'avancement
Le parachèvement de la voie de ceinture dans l'ouest de l'île	Réalisé
L'aménagement d'une voie cyclable dans le parc Angrignon	Réalisé
L'aménagement d'un sentier polyvalent le long du ruisseau De Montigny	Réalisé
Le Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal	Rendu public
Le réaménagement de la voie cyclable dans l'axe Notre-Dame entre la rue Honoré-Beaugrand et la rue Peel	Prévu en 2005
Le réaménagement de la voie cyclable sur la passerelle du pont ferroviaire de l'île Perry reliant Montréal à Laval	Prévu en 2005
Le réaménagement de la voie cyclable de la rue Notre-Dame Est permettant un meilleur accès au pont Le Gardeur	Prévu en 2005

3.3 Le domaine public

La qualité du paysage urbain constitue une autre priorité pour le *Plan d'urbanisme*. Cette qualité se traduit notamment par des aménagements du domaine public. À cet égard, la mise en œuvre des orientations privilégiées par le Plan s'est principalement traduite par la qualité de l'aménagement urbain du Centre, l'aménagement d'entrées de ville, l'élaboration d'un Plan lumière pour l'ensemble de la ville et la mise en œuvre du *Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux*.

Action	État d'avancement
L'aménagement du Quartier international de Montréal	Réalisé
La mise en valeur du boulevard Saint-Laurent	En cours de réalisation
L'aménagement du boulevard De Maisonneuve	À l'étude
L'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier	Réalisé
Le réaménagement de la rue Sherbrooke Est	En cours de réalisation
L'étude de cadrage paysager des entrées routières	Réalisée
Le Plan lumière	À évaluer
Le Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux	En vigueur

3.3.1 La qualité de l'aménagement urbain du Centre

L'aménagement du Quartier international de Montréal

La réalisation de plusieurs projets d'aménagement du domaine public contribue à améliorer la qualité de l'architecture urbaine au Centre et favorise les investissements privés. C'est ainsi qu'en 2004, la Ville a consacré un montant de 8,5 millions de dollars à l'aménagement du Quartier international de Montréal (QIM), dont l'inauguration officielle a eu lieu en juin.

Depuis, ce projet récolte les honneurs et constitue une référence en matière d'aménagement urbain en raison de la qualité des interventions, du souci accordé au confort et à la sécurité des piétons, ainsi que de la formule originale de partenariat ayant été préconisée entre les intervenants publics et les propriétaires bordant le secteur. La mise en valeur du domaine public dans ce secteur a servi d'assise à un développement immobilier ayant fait du QIM l'un des pôles d'investissements privés les plus effervescents de Montréal.

La mise en valeur du boulevard Saint-Laurent

Des études portant sur les options d'aménagement ont été réalisées en vue d'établir des propositions d'intervention pour la mise en valeur du boulevard Saint-Laurent. Des travaux d'élargissement et de réparation des trottoirs sont prévus afin d'offrir des conditions de déplacement agréables et confortables pour les piétons. De même, l'aménagement particulier des intersections par des bordures de granit, l'implantation de bornes signalétiques et la plantation d'arbres contribueront à améliorer la qualité de l'aménagement du domaine public sur cet axe commémoratif et historique.

L'aménagement du boulevard De Maisonneuve

Le boulevard De Maisonneuve fait l'objet, en 2005, d'études d'avant-projet afin d'évaluer et de préciser les options optimales pour son réaménagement dont le début des travaux est prévu en 2006. L'amélioration de l'aménagement du domaine public et de la cohérence d'ensemble de ce tronçon profitera grandement à l'image de cet axe structurant du Centre.

3.3.2 Le caractère insulaire de Montréal

La présence des cours d'eau et de la centaine d'îles, d'îlots et de battures qui composent le territoire constitue une composante fondamentale du paysage urbain montréalais. Afin d'affirmer le caractère insulaire de Montréal et permettre à la population de jouir de la présence de l'eau, le *Plan d'urbanisme* favorise notamment la mise en valeur du parcours riverain et le développement, avec la collaboration des partenaires de la Ville, d'un réseau bleu.

Au cours l'année 2004-2005, ce développement s'est concrétisé par la réalisation de plusieurs projets d'aménagement financés par le Fonds bleu auquel contribue la Ville de Montréal, le MAMR ainsi que la CMM. En 2005, le Réseau bleu a aussi permis la création de cinq comités d'orientation et de suivi lesquels sont composés de représentants de la Ville et de ses partenaires externes.





3.3.3 Les entrées de ville

Au cours de l'année 2004, d'importants travaux de mise en valeur ont été réalisés aux abords du pont Jacques-Cartier, incluant l'aménagement d'un espace vert et d'une place publique, de même que la mise en lumière de l'église Notre-Dame-de-Guadalupe.

D'autre part, la Ville de Montréal a prévu une somme de 6 millions de dollars pour la réalisation des travaux de réaménagement de la rue Sherbrooke Est. Ces travaux débutent en 2005 par le démantèlement de l'échangeur situé au croisement de la rue Notre-Dame Est et son remplacement par la construction d'un imposant carrefour giratoire. Cet ouvrage d'art viendra caractériser cette entrée de ville et sera complété en 2006.

Les travaux entourant la construction d'un nouveau viaduc ferroviaire, localisé à l'angle de la 59^e Avenue et de la rue Sherbrooke Est, seront complétés en 2005 par l'installation des systèmes d'éclairage, la pose des garde-corps et l'aménagement paysager. Ces travaux constituent une autre étape du réaménagement de la rue Sherbrooke Est.

Par ailleurs, la Ville a également collaboré, en 2004, à la réalisation d'une étude de cadrage paysager des entrées routières de Montréal laquelle fut confiée par le ministère des Transports du Québec à la Chaire en paysage et en environnement de l'Université de Montréal. Les suites de cette étude sont attendues au cours de l'année 2005.

3.3.4 Le Plan lumière

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

Le *Plan lumière du Vieux-Montréal* a permis, depuis 1996, la réalisation de nombreux projets de mise en lumière et de révision de l'éclairage de rue qui ont généré des retombées économiques et touristiques tangibles, sans compter une amélioration des conditions d'éclairage et de sécurité. Ce plan fait partie de l'entente 1995-2005 sur le développement culturel de Montréal et est financé à parts égales par la Ville de Montréal et le ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC).

L'engouement généré par le *Plan lumière du Vieux-Montréal* a suscité plusieurs demandes de mise en lumière de la part des arrondissements. En réponse à ces demandes, la Ville a inauguré, en février 2005, un premier projet de mise en lumière à l'extérieur du Vieux-Montréal, soit la Maison Saint-Gabriel, monument et site historique classé dans l'arrondissement du Sud-Ouest. À cet égard, rappelons que le *Plan d'urbanisme* préconise l'élaboration d'un Plan lumière visant l'ensemble du territoire montréalais.



3.3.5 Le Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux

L'amélioration de la qualité de l'aménagement du domaine public se manifeste également à travers des interventions touchant des éléments plus courants telles que l'élimination des fils et des poteaux supportant les réseaux électriques et de communications.

La mise en œuvre du *Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux* de la Commission des services électriques de la Ville de Montréal (CSÉVM) a notamment permis à certains arrondissements tels que Saint-Laurent, le Plateau Mont-Royal, Ahuntsic-Cartierville et Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est de se doter d'outils réglementaires visant à assurer l'enfouissement des réseaux de distribution dans les nouveaux projets de développement.

L'enfouissement des réseaux existants, notamment dans des secteurs de valeur patrimoniale, est également préconisé par le Plan directeur; des travaux en ce sens ont été réalisés en 2004 sur l'avenue De l'Église dans l'arrondissement de Verdun et d'autres sont prévus en 2005 aux abords de la Ferme Saint-Gabriel dans l'arrondissement du Sud-Ouest.



3.4 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 2004-2005, les principales actions posées en matière d'environnement concernent la gestion de l'eau, la réhabilitation des sites contaminés, les toitures vertes de même que les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel.

Action	État d'avancement
La mise en œuvre de la Politique de gestion de l'eau	En cours de réalisation
Le nouveau Fonds de l'eau	Implanté
Les investissements pour la gestion, l'opération et l'amélioration des infrastructures de l'eau	Continus
Le programme Revi-sols pour la réhabilitation des sites contaminés	En vigueur jusqu'en décembre 2005
Les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel	En cours de réalisation

3.4.1 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 novembre 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.

Pour assurer la pérennité des infrastructures sur son territoire, la Ville a consenti près de 375 millions de dollars en 2004 à la gestion, à l'opération et à l'amélioration des infrastructures de l'eau. Au-delà des dépenses de fonctionnement, des travaux de l'ordre de 75,2 millions de dollars ont été réalisés par la Ville. Ces investissements ont notamment servi à améliorer les processus de traitement aux usines de production d'eau potable ainsi qu'à la station d'épuration des eaux usées. Ces travaux ont aussi permis de réhabiliter ou de remplacer 5,5 kilomètres de conduites principales de même que des dizaines de kilomètres de conduites secondaires d'eau potable et d'égouts.

À ces travaux s'ajoutent les quelque 25 projets mis en marche grâce aux 25 millions de dollars issus de la nouvelle enveloppe budgétaire dédiée à l'eau, par exemple : la numérisation des réseaux d'aqueduc et d'égouts, un projet de recherche pour l'élimination de nuisances olfactives, l'auscultation de conduites et l'implantation d'une station de pompage permanente à l'ancienne carrière Demix.

En 2005, les crédits additionnels de 45 millions de dollars, qui proviendront du nouveau Fonds de l'eau, ajoutés aux montants de base inscrits au budget de fonctionnement et au PTI, permettent notamment de réaliser les projets suivants :

- la poursuite des projets commencés en 2004 : 1,9 million de dollars;
- l'élimination des débordements des eaux en rive dans l'est de l'île : 7,5 millions de dollars;
- l'auscultation et l'inspection des réseaux : 4,7 millions de dollars;
- les essais pilotes de désinfection à la station d'épuration : 1 million de dollars.

Ces crédits permettront aussi de financer de nouveaux projets ainsi que les grands projets annoncés en 2004. Les travaux, évalués à 1,6 milliard de dollars, s'échelonnent sur une période de dix ans et débuteront en 2005. Ces projets sont :

- la mise à niveau des usines de production d'eau potable sur l'ensemble du territoire : 225 millions de dollars sur 10 ans;
- la mise en place sur l'ensemble du territoire d'un plan d'intervention pour les réseaux d'aqueduc et d'égouts : 1,3 milliard de dollars sur 10 ans;
- l'installation de compteurs d'eau dans l'ensemble des industries, commerces et institutions de l'île, 50 millions de dollars sur cinq ans.



3.4.2 La réhabilitation des sites 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 1998, 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. L'application de ce programme, qui devait se terminer en mars 2005, est reporté jusqu'au 31 décembre 2005 sans ajout de nouveaux fonds. Des démarches ont été entreprises auprès du gouvernement pour déterminer de nouveaux mécanismes d'aide financière visant à encourager la réhabilitation des sites contaminés.

Dans le cadre du programme Revi-Sols, 83 demandes d'aide financière ont été déposées à la Ville en 2004 parmi lesquelles 47 projets immobiliers ont été réalisés sur des sites contaminés et ont fait l'objet de travaux de réhabilitation totalisant une superficie de 227 740 m². L'aide financière attribuée s'élève à plus de 13 millions de dollars.

3.4.3 Les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel

De manière à améliorer la qualité de vie des montréalais et de minimiser les nuisances générées par certaines activités urbaines, la Ville de Montréal a, depuis 1995, investi près de 11,5 millions de dollars dans l'aménagement de Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM). Partiellement recouvert, le site est destiné à devenir un vaste parc métropolitain. On retrouve à ses abords le siège social et les installations du Cirque du Soleil et de la TOHU, la Cité des arts du Cirque de Montréal comprenant une salle de spectacles et d'expositions ainsi que l'accueil et l'animation du CESM.

La Ville poursuit actuellement les travaux de réhabilitation environnementale sur ce site destiné à offrir des espaces de loisirs et de détente. En 2003 et en 2004, dans une entente tripartite avec le gouvernement provincial et la TOHU, la Cité des arts du cirque de Montréal, plus de 5 millions de dollars ont été investis par la Ville pour la mise en valeur du site. Le sentier polyvalent ceinturant le site d'enfouissement sera complété en 2006-2007. Les travaux de mise en valeur du CESM et du recouvrement graduel de la zone d'enfouissement se poursuivent. D'autres aménagements comprenant la signalisation des accès sont prévus en 2005 ainsi qu'une étude portant sur la végétalisation du site et l'aménagement d'un amphithéâtre naturel.



4 Le cadre réglementaire

La réglementation d'urbanisme des arrondissements constitue le principal 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.

D'emblée, l'élaboration de règlements dits de concordance, vise à rendre conforme la réglementation au Plan. L'adoption de ces règlements est d'ailleurs soustraite au processus référendaire puisqu'ils sont considérés comme nécessaires à la mise en œuvre du Plan.

Les modifications de concordance ne permettent toutefois pas une correspondance entière entre les intentions du Plan et les prescriptions de la réglementation d'urbanisme. Pour ce faire, plusieurs arrondissements initient une révision de leur réglementation de manière à ce qu'elle assure plus précisément l'adéquation du contenu réglementaire à la vision d'aménagement et de développement du *Plan d'urbanisme*.

L'adoption des règlements de concordance est requise d'ici la fin de l'année 2005. Plusieurs projets de règlement sont actuellement en préparation mais aucun n'a encore été adopté par les conseils d'arrondissement. Cette section présente donc les principaux paramètres du *Plan d'urbanisme* qui sont pris en compte dans la révision du cadre réglementaire.



4.1 L'affectation du sol et la densité de construction

Les cartes d'affectation du sol et de densité de construction (cartes 3.1.1 et 3.1.2 du Plan) déterminent la vocation des différentes parties du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments de même que l'implantation et la forme des constructions.

L'affectation du sol comprend neuf catégories parmi lesquelles on retrouve quatre catégories de nature inclusive, telles que les secteurs résidentiels et d'emplois, couvrant la majeure partie du territoire. Les cinq autres catégories s'appliquent à des aires vouées à des activités particulières. À titre d'exemple, ces catégories permettent de reconnaître la vocation exclusive de sites et de grands ensembles institutionnels ainsi que des lieux de culte d'intérêt patrimonial.

Bon nombre de secteurs ont été identifiés au *Plan d'urbanisme* comme possédant un potentiel pour un changement de vocation, notamment d'anciens secteurs à caractère industriel. En modifiant la réglementation sur ces sites à transformer à des fins résidentielles ou mixtes, la Ville favorise l'émergence de projets de construction de logements et l'implantation de nouvelles formes d'emplois à Montréal.

Les zones et les types d'activités identifiés au *Schéma des secteurs d'emplois* s'ajoutent aussi aux prescriptions d'affectation du sol dans l'analyse des activités permises dans les secteurs d'emplois. Par exemple, la réglementation doit être révisée pour adapter les usages autorisés dans les secteurs en mutation où une diversification et une intensification des activités d'emplois sont proposées par le Plan.

Par ailleurs, en autorisant des densités plus élevées dans des secteurs ciblés comme ceux situés aux abords de certaines stations de métro et gares de train de banlieue, la Ville pose les premiers jalons de la mise en œuvre des mesures visant à soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif. L'adoption des règlements de concordance introduira donc aussi des mesures réglementaires permettant l'intensification des activités urbaines, notamment de l'habitation, au pourtour des corridors de transport collectif.



4.2 Les paramètres visant l'intégration architecturale et urbaine

Le *Plan d'urbanisme* préconise la production d'une architecture de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais. Les outils réglementaires dont disposent déjà les arrondissements permettent l'atteinte des objectifs du Plan en ce sens, notamment les règlements de zonage et les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Le *Plan d'urbanisme* et son document complémentaire précisent la nature de certaines dispositions qui doivent être traduites dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements, par exemple quant à l'encadrement des projets commerciaux de moyenne et de grande surface ou encore quant au maintien des vues sur le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent.

4.2.1 Le mont Royal

Des objectifs de conservation et d'aménagement spécifiques aux milieux naturels du mont Royal doivent être pris en compte dans l'évaluation de tout projet de construction ou de mise en valeur situé dans les limites de cet écoterritoire. Le document complémentaire du *Plan d'urbanisme* précise les obligations qui doivent être intégrées dans la réglementation d'urbanisme des cinq arrondissements limitrophes du mont Royal. Notons que ces arrondissements sont déjà dotés de règlements prévoyant des règles et des critères encadrant les interventions sur le mont Royal. Ces outils seront toutefois bonifiés dans le cadre de la révision réglementaire.

4.2.2 Le parcours riverain

La ville compte près de 270 kilomètres linéaires de rives auxquels se greffe le parcours riverain de Montréal, un ensemble quasi ininterrompu de voies de circulation, de voies cyclables, d'espaces verts et de noyaux villageois à caractère patrimonial offrant de nombreux points de vue sur les cours d'eau. La préservation des valeurs patrimoniales et paysagères du parcours riverain est déjà assurée par des mesures réglementaires spécifiques dans plusieurs des 15 arrondissements traversés par le parcours. Le document complémentaire du *Plan d'urbanisme* vient toutefois préciser la nature des dispositions qui devront être intégrées dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

4.2.3 Le patrimoine bâti et le patrimoine naturel

Le *Plan d'urbanisme* identifie des secteurs de valeur patrimoniale, des bâtiments d'intérêt ainsi que des grandes propriétés à caractère institutionnel devant faire l'objet d'un encadrement spécifique par les outils réglementaires des arrondissements. Le document complémentaire précise aussi des dispositions qui doivent se traduire dans la réglementation d'urbanisme pour assurer l'encadrement des travaux réalisés dans les écoterritoires.



4.3 Les orientations réglementaires visant les rues commerçantes

La Ville ayant identifié les rues, les axes et les centres commerciaux dont elle entend soutenir le dynamisme, certains arrondissements préparent des ajustements à la réglementation afin d'instaurer ou de renforcer les mesures réglementaires appropriées de façon à maintenir et à consolider l'activité commerciale des rues, des axes et des centres commerciaux.

Dans certains cas, notamment au Centre, la continuité commerciale continuera d'être exigée au rez-de-chaussée. Le Plan exige aussi que la réglementation régisse l'implantation d'activités potentiellement nuisibles à la quiétude des résidents.

L'adoption de règlements de concordance assurera aussi l'intégration des dispositions de contingentement des usages commerciaux de manière à tenir compte des établissements de même nature situés aux limites des arrondissements.

4.4 Les mesures relatives aux nuisances sonores

Le *Plan d'urbanisme* émet quelques directives concernant l'occupation et la construction de bâtiments dans des secteurs de contraintes. Certaines d'entre elles sont déjà traduites dans la réglementation municipale et d'urbanisme. Des normes particulières d'usage et de construction s'appliquent notamment aux abords de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. La conformité des règlements aux prescriptions du *Plan d'urbanisme* doit aussi faire l'objet d'une validation.



Conclusion

Le bilan 2004-2005 fait le point sur les diverses interventions de la Ville et de ses partenaires qui s'inscrivent dans la poursuite des objectifs énoncés par le *Plan d'urbanisme*. Bien que le Plan ait été adopté il y a moins d'un an, sa mise en œuvre est bien entamée.

La mise en œuvre du *Plan d'urbanisme* se reflète notamment par l'élaboration de politiques et de stratégies auxquelles le Plan fait écho. À cet égard, une majorité d'entre elles ont été adoptées ou le seront au cours des prochains mois. Conjuguées au *Plan d'urbanisme*, ces politiques ou stratégies constituent un cadre orientant les interventions sur la vie urbaine montréalaise. Les efforts qui découleront de leur mise en œuvre respective devraient, de façon générale, contribuer à la poursuite des objectifs du Plan.

Le bilan 2004-2005 résume aussi l'état d'avancement de la planification détaillée de territoires présentant une problématique urbanistique complexe qui ne pouvait être traitée à fond avant l'adoption du *Plan d'urbanisme*. Pour plusieurs des secteurs identifiés par le Plan, cette planification est amorcée. Rappelons que la Ville s'est engagée à réaliser la planification de l'ensemble des secteurs au cours des trois années suivant son adoption.

La mise en place de programmes et la concrétisation d'immobilisations constituent sans doute la forme la plus visible de la mise en œuvre du Plan. En plus de fournir des détails sur plusieurs de ces nombreuses réalisations, le bilan fait état du développement de plusieurs projets. La concrétisation de ces projets nécessitera notamment des investissements substantiels, tant des partenaires gouvernementaux et privés que de la Ville de Montréal.

Finalement, le bilan fait état des principales orientations de portée réglementaire pouvant entraîner des modifications à la réglementation d'urbanisme. Ces modifications s'effectuent notamment par l'élaboration de règlements de concordance afin de rendre conforme au Plan la réglementation d'urbanisme de chacun des arrondissements. À cet effet, il faut rappeler que ces règlements de concordance doivent être adoptés au cours de l'année 2005.

En conclusion, il importe de souligner que le bilan 2004-2005 constitue une esquisse qui servira de référence pour les bilans à venir. Afin d'assurer un suivi systématique et transparent de la mise en œuvre du Plan, la Ville entend élaborer, avec la collaboration de ses partenaires, un format général de bilan annuel.

Annexe

Le bilan des orientations d'aménagement

Souscrivant aux principes du développement durable, notamment quant à l'aménagement de son territoire, la Ville a élaboré une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale, de préservation de l'environnement et de respect des besoins des générations futures. Cette approche est précisée dans le parti d'aménagement présenté dans le chapitre 1 de la partie I du *Plan d'urbanisme*.

Pour assurer une certaine cohérence entre cette approche et les nombreux enjeux qui doivent être pris en compte, sept grandes orientations d'aménagement sont identifiées pour traiter le contenu qui concerne l'ensemble du territoire montréalais. Chacune de ces orientations se décline en objectifs d'aménagement lesquels sont concrétisés par des actions. Les sept orientations sont les suivantes :

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

Les actions présentées dans le bilan 2004-2005 s'inscrivent dans la poursuite des objectifs soutenus par ces sept grandes orientations. En ce sens, cette annexe résume, pour chacune des orientations, les actions de la dernière année.

1 Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

La richesse des milieux de vie montréalais reposent sur une diversité de logements, de qualité et en quantité suffisante pour répondre aux diverses catégories de ménages, mais aussi sur une gamme de services et d'équipements collectifs tels que des commerces, des écoles, des bibliothèques, des équipements sportifs et de loisirs et des espaces verts. De façon générale, les milieux de vie montréalais sont également bien desservi en transport collectif et jouissent d'un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois. Enfin, ils offrent un environnement sain et sécuritaire.

Afin de soutenir des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets, le Plan fixe deux objectifs :

Objectif 1 Améliorer la qualité des milieux de vie existants;

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

Les principales actions prévues pour l'année 2004-2005 et qui s'inscrivent dans la poursuite de ces objectifs sont présentées dans le tableau de la page ci-contre.

Les outils de mise en œuvre	Les principales actions complétées ou en cours
Les politiques et les stratégies	La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée Le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs La Stratégie d'inclusion de logements abordables
La planification détaillée	Abords de la voie du CP Boulevard Pie-IX Laurentien-Lachapelle Meadowbrook
Les programmes et les immobilisations	La création de près de 12 000 logements Les programmes : <ul style="list-style-type: none"> ■ AccèsLogis Québec ■ Logement Abordable Québec ■ Opération Solidarité 5000 logements ■ Renouveau urbain ■ Rénovation Québec
Le cadre réglementaire	Les ajustements requis par les cartes d'affectation du sol et de densité de construction Les mesures relatives aux rues, aux axes et aux centres commerciaux L'encadrement des projets commerciaux de moyenne ou de grande surface

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

Le *Plan d'urbanisme* reconnaît les réseaux de transport comme étant les éléments structurants et porteurs du concept d'organisation spatiale. Conformément à l'approche privilégiée dans le parti d'aménagement, le Plan appuie la conservation et l'utilisation optimale des réseaux de transport. À cette fin, il prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol en favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif et ainsi permettre une réduction de la production de gaz à effet de serre. Dans le même sens, le Plan reconnaît le vélo comme un mode de transport à part entière et présente des moyens de mise en œuvre pour assurer son développement.

En matière de transport, le *Plan d'urbanisme* décrit des actions visant la poursuite de deux grands objectifs :

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

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

Les principales actions prévues pour l'année 2004-2005 et qui s'inscrivent dans la poursuite de ces objectifs sont présentées dans le tableau de la page ci-contre.

Les outils de mise en œuvre	Les principales actions complétées ou en cours
Les politiques et les stratégies	Le Plan de transport
La planification détaillée	Abords de l'aéroport Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest Havre de Montréal L'Acadie-Chabanel L'Anse-à-l'Orme Laurentien-Lachapelle Mont Royal
Les programmes et les immobilisations	Le prolongement du métro à Laval Le projet d'aménagement de la gare L'Acadie-Chabanel La planification de la ligne Montréal-Repentigny Le projet de lien ferroviaire entre l'aéroport et le Centre de Montréal Le développement de mesures préférentielles aux autobus L'aménagement du nouveau terminus d'autobus à la station de métro Côte-Vertu Le projet de réaménagement de l'échangeur Dorval L'étude des tracés de liens routiers avec le boulevard Cavendish L'étude sur le réaménagement des voies de service de l'autoroute 40 et de l'échangeur avec le boulevard Morgan Le démantèlement de l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc Les études sur le réaménagement de l'autoroute Bonaventure L'étude d'opportunité pour l'optimisation du corridor de l'autoroute métropolitaine L'étude d'opportunité quant à la réfection de l'échangeur Turcot Les nouvelles voies cyclables Le Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal
Le cadre réglementaire	Le nombre maximum de cases de stationnements à moins de 500 mètres d'une station de métro Les dispositions de stationnement pour vélos Le soutien à l'intensification et à la diversification des activités aux abords des corridors de transport collectif

3 Un Centre prestigieux, convivial et habité

Le Centre, qui comprend le cœur historique, ses anciens faubourgs et les secteurs qui leur sont adjacents, est le territoire le plus dense de Montréal. Il regroupe l'essentiel des grandes fonctions métropolitaines vers lesquelles convergent les grandes infrastructures de transport. Le Centre bénéficie de précieux atouts tels que son prestige, son caractère habité et sa convivialité. À partir de ces atouts, le *Plan d'urbanisme* fixe trois objectifs pour son développement :

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

Objectif 6 Accroître le dynamisme résidentiel du Centre;

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

Les principales actions prévues pour l'année 2004-2005 et qui s'inscrivent dans la poursuite de ces objectifs sont présentées dans le tableau de la page ci-contre.

Les outils de mise en œuvre	Les principales actions complétées ou en cours
Les politiques et les stratégies	La Politique de développement culturel
La planification détaillée	Autoroute Ville-Marie Havre de Montréal Mont Royal Quartier des spectacles
Les programmes et les immobilisations	L'aménagement du Quartier international de Montréal Le démantèlement de l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc Le projet de lien ferroviaire entre l'aéroport et le Centre de Montréal L'étude de pré faisabilité de la poursuite du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie Les travaux de mise en valeur des abords du pont Jacques-Cartier Le parachèvement du Complexe aquatique de l'île Notre-Dame Les études sur le réaménagement de l'autoroute Bonaventure Le Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal
Le cadre réglementaire	Les ajustements requis par les cartes d'affectation du sol et de densité de construction Les normes s'appliquant à l'aménagement des stationnements Les dispositions pour les rues commerçantes et les rues d'ambiance Le maintien des vues sur le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent L'encadrement de l'évolution du cadre bâti aux abords des parcours d'accès au Centre

4 Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

Les secteurs d'emplois de Montréal se caractérisent par une grande diversité qui reflète celle de l'économie et de l'histoire de Montréal. D'urbanisation récente ou ancienne, essentiellement occupés par des activités d'emplois, ils sont greffés aux grandes infrastructures routières, ferroviaires et portuaires. Plusieurs d'entre eux recèlent encore de nombreux sites à mettre en valeur. D'autres, dans une perspective de renouvellement urbain, présentent des opportunités de réaménagement et d'implantation de nouvelles formes d'entreprises.

Afin de mettre en valeur les actifs montréalais et d'accroître l'emploi dans la partie centrale de la métropole, le *Plan d'urbanisme* prévoit des mesures pour renforcer les activités dans les secteurs bien desservis par transport collectif et des interventions sur le réseau routier pour améliorer l'accessibilité des secteurs à vocation industrielle de Montréal. Reconnaisant le rôle accru de la qualité du cadre urbain comme facteur de localisation et de productivité des entreprises, les objectifs du Plan expriment aussi la volonté de rehausser la qualité architecturale et urbaine notamment au sein des secteurs voués à l'accueil de nouvelles activités économiques.

En ce sens, le Plan énonce trois objectifs qui portent spécifiquement sur l'aménagement des secteurs d'emplois :

- Objectif 8** Consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport;
- Objectif 9** Diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre afin de soutenir une utilisation plus intensive des infrastructures existantes;
- Objectif 10** Favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville.

Les principales actions prévues pour l'année 2004-2005 et qui s'inscrivent dans la poursuite de ces objectifs sont présentées dans le tableau de la page ci-contre.

Les outils de mise en œuvre	Les principales actions complétées ou en cours
Les politiques et les stratégies	La Stratégie de développement économique
La planification détaillée	Abords de l'aéroport Abords de la voie du CP Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest Havre de Montréal L'Acadie-Chabanel L'Anse-à-l'Orme Site Glen
Les programmes et les immobilisations	Le projet d'aménagement de la gare L'Acadie-Chabanel Le projet de réaménagement de l'échangeur Dorval L'étude des tracés de liens routiers avec le boulevard Cavendish L'étude sur le réaménagement des voies de service de l'autoroute 40 et de l'échangeur avec le boulevard Morgan Les études sur le réaménagement de l'autoroute Bonaventure
Le cadre réglementaire	Les mesures relatives aux zones et aux types d'activités identifiés au Schéma des secteurs d'emplois (secteurs à transformer ou à construire) Les dispositions régissant la qualité architecturale dans les secteurs d'emplois le long des principaux corridors routiers

5 Un paysage urbain et une architecture de qualité

Le *Plan d'urbanisme* reflète le parti résolu de la Ville de Montréal en faveur du développement d'une plus grande culture de la qualité, de l'excellence et de la créativité en matière d'aménagement urbain et d'architecture. Pour ce faire, le Plan retient quatre objectifs :

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

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

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

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

Les principales actions prévues pour l'année 2004-2005 et qui s'inscrivent dans la poursuite de ces objectifs sont présentées dans le tableau de la page ci-contre.

Les outils de mise en œuvre	Les principales actions complétées ou en cours
Les politiques et les stratégies	La Politique de l'arbre
La planification détaillée	Abords de l'aéroport Boulevard Pie-IX Havre de Montréal Laurentien-Lachapelle Mont Royal
Les programmes et les immobilisations	L'aménagement du Quartier international de Montréal La mise en valeur du caractère insulaire de Montréal Les travaux de mise en valeur des abords du pont Jacques-Cartier Le réaménagement de la rue Sherbrooke Est Le Plan lumière Le Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux L'aménagement du nouveau terminus d'autobus à la station de métro Côte-Vertu
Le cadre réglementaire	Le maintien des vues sur le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent La préservation des valeurs patrimoniales et paysagères du parcours riverain L'encadrement des projets commerciaux de moyenne ou de grande surface Les dispositions régissant l'abattage d'arbres Les mesures de protection des caractéristiques architecturales

6 Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

La Ville de Montréal reconnaît la valeur des éléments significatifs du patrimoine bâti, archéologique et naturel montréalais. En plus de refléter l'histoire et la culture montréalaises, ce riche ensemble de ressources contribue aussi au développement d'un plus grand sentiment d'appartenance des citoyens.

Afin de favoriser l'expression de l'identité de chacun des arrondissements montréalais par des efforts accrus en matière de patrimoine, le *Plan d'urbanisme* retient deux objectifs :

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

Objectif 16 Préserver et à mettre en valeur le patrimoine naturel.

Les principales actions prévues pour l'année 2004-2005 et qui s'inscrivent dans la poursuite de ces objectifs sont présentées dans le tableau de la page ci-contre.

Les outils de mise en œuvre	Les principales actions complétées ou en cours
Les politiques et les stratégies	La Politique du patrimoine La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels
La planification détaillée	L'Anse-à-l'Orme Mont Royal
Les programmes et les immobilisations	
Le cadre réglementaire	La préservation et la mise en valeur des secteurs patrimoniaux de valeur exceptionnelle, des bâtiments d'intérêt et des grandes propriétés à caractère institutionnel La confirmation de la vocation institutionnelle des grandes propriétés à caractère institutionnel et des lieux de culte d'intérêt patrimonial L'encadrement des projets réalisés dans les arrondissements historiques ou naturel L'encadrement des travaux réalisés dans les écoterritoires

7 Un environnement sain

Le *Plan d'urbanisme* met en relief la volonté de la Ville d'opter pour une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain. De façon plus spécifique et dans une perspective de développement durable, le Plan énonce trois objectifs :

Objectif 17 Assurer une gestion optimale des ressources dans un contexte urbain;

Objectif 18 Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant;

Objectif 19 Assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes.

Les principales actions prévues pour l'année 2004-2005 et qui s'inscrivent dans la poursuite de ces objectifs sont présentées dans le tableau de la page ci-contre.

Les outils de mise en œuvre	Les principales actions complétées ou en cours
Les politiques et les stratégies	Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles
La planification détaillée	Abords de l'aéroport Abords de la voie du CP Boulevard Pie-IX L'Anse-à-l'Orme Laurentien-Lachapelle
Les programmes et les immobilisations	Les investissements dans les infrastructures d'eau potable et des eaux usées Le programme Revi-Sols pour la réhabilitation des sites contaminés Les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel
Le cadre réglementaire	Les mesures régissant l'utilisation de terrains adjacents à une autoroute, une voie ferrée ou une gare de triage Les directives concernant l'occupation et la construction de bâtiments dans des secteurs de contrainte

Organismes et sigles

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
CESM	Complexe environnemental de Saint-Michel
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CDCQMV	Commission sur le développement culturel et la qualité du milieu de vie
CMVTP	Commission sur la mise en valeur du territoire et du patrimoine
CN	Compagnie ferroviaire Canadien National
CP	Compagnie ferroviaire Canadien Pacifique
CSÉVM	Commission des services électriques de la Ville de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
FINA	Fédération internationale de natation
MAMR	Ministère des Affaires municipales et des Régions du Québec
MCC	Ministère de la Culture et des Communications du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PMGMR	Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles
PRU	Programme Renouveau urbain
QIM	Quartier international de Montréal
RPM	Réseau prioritaire montréalais
SHDM	Société d'habitation et de développement de Montréal
STM	Société de transport de Montréal

Table des matières

Sommaire	3
Introduction	5
1 Les politiques et les stratégies	9
1.1 La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	10
1.2 La Politique de consultation et de participation publiques	11
1.3 Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise	11
1.4 La Stratégie de développement économique	12
1.5 La Politique du patrimoine	12
1.6 La Politique de développement culturel	13
1.7 La Stratégie d'inclusion de logements abordables	13
1.8 La Politique de l'arbre	14
1.9 Le Plan de transport	14
1.10 Le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs	15
1.11 La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée	15
1.12 Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles	16
2 La planification détaillée	17
2.1 L'Acadie-Chabanel	20
2.2 L'Anse-à-l'Orme	20
2.3 Laurentien-Lachapelle	21
2.4 Site Glen	21
2.5 Abords de l'aéroport	22
2.6 Abords de la voie du CP	22
2.7 Autoroute Ville-Marie	23
2.8 Boulevard Pie-IX	23
2.9 Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest	24
2.10 Havre de Montréal	24
2.11 Meadowbrook	25
2.12 Mont Royal	25
2.13 Quartier des spectacles	26

3	Les programmes et les immobilisations	27
3.1	L'habitation	27
3.2	Les réseaux de transport	29
3.3	Le domaine public	34
3.4	L'environnement	37
4	Le cadre réglementaire	41
4.1	L'affectation du sol et la densité de construction	42
4.2	Les paramètres visant l'intégration architecturale et urbaine	43
4.3	Les orientations réglementaires visant les rues commerçantes	44
4.4	Les mesures relatives aux nuisances sonores	44
	Conclusion	45
	Annexe	
	Le bilan des orientations d'aménagement	47
1	Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets	48
2	Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain	50
3	Un Centre prestigieux, convivial et habité	52
4	Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés	54
5	Un paysage urbain et une architecture de qualité	56
6	Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé	58
7	Un environnement sain	60
	Organismes et sigles	62

Bilan

2004 - 2005

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal

MAI 2005

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine

Montréal 

