

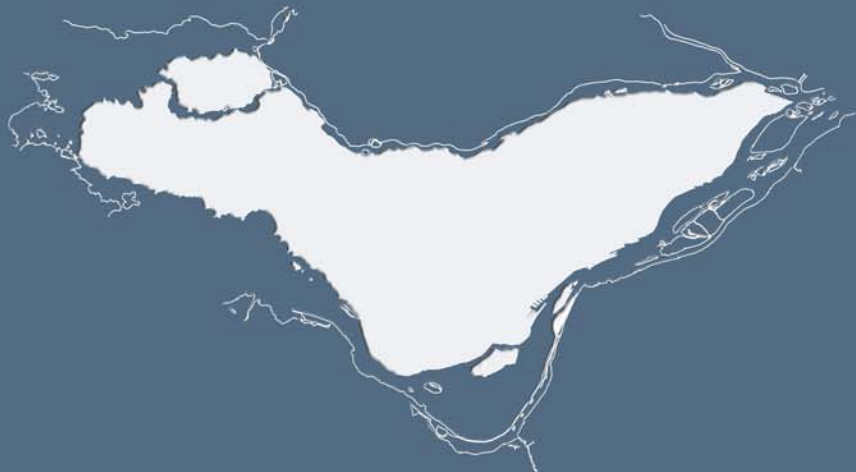


Montréal à l'orée du XXI^e siècle,

un choix de ville



Les travaux préparatoires du Plan d'urbanisme de Montréal
Enjeux, orientations préliminaires et défis d'aménagement



Ville de Montréal

Montréal à l'orée du XXI^e siècle,
un choix de ville

Travaux préparatoires du Plan d'urbanisme de Montréal
Enjeux, orientations préliminaires et défis d'aménagement

Ville de Montréal

Direction du développement urbain
Juin 2002



Préambule

La Ville de Montréal, constituée depuis le premier janvier 2002, est tenue légalement d'adopter un plan d'urbanisme avant le 31 décembre 2004. Ce plan devra tenir compte à la fois des dynamiques locales et des problématiques régionales. La démarche d'élaboration du plan d'urbanisme s'inscrit parallèlement à celle du schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, dont l'adoption est prévue en 2006.

Le plan d'urbanisme présentera la vision de la Ville quant à l'aménagement et au développement de son territoire, dans une perspective intégrée et stratégique. Le plan d'urbanisme servira de cadre de référence municipal aux interventions sur le territoire de Montréal, autant pour la Ville que pour ses partenaires publics et les intervenants privés. L'occasion est aussi offerte de déterminer de façon stratégique, dans le plan d'urbanisme, les axes et les projets majeurs d'intervention.

Ce document de discussion s'inscrit dans une démarche préparatoire au plan d'urbanisme. Il présente les enjeux, les orientations préliminaires et les principaux défis d'aménagement. Ce document a été rédigé afin d'entamer la discussion au sein de l'administration municipale. Il n'est pas exhaustif et, en ce sens, est appelé à évoluer au fur et à mesure que ces discussions et d'autres analyses progressent. Il est le fruit du travail d'une équipe de professionnels de la Division politique et plan d'urbanisme au Service du développement économique et urbain.

I. LE PARTI D'AMÉNAGEMENT	1
Montréal à l'orée du XXI ^e siècle, un choix de ville	3
1. Des milieux de vie de qualité : le défi de la réhabilitation des quartiers et de la croissance résidentielle	4
2. Renforcer le centre-ville et les pôles d'activités économiques sur l'île	5
3. Le transport collectif : le choix de transport pour l'avenir de Montréal	7
4. Pour un environnement urbain de qualité	8
II. ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE	9
1. Les milieux résidentiels montréalais	11
1.1 Une population diversifiée	11
1.2 Une île presque entièrement construite	18
1.3 Le dynamisme des quartiers montréalais	22
1.4 L'accessibilité à un logement abordable	34
2. Montréal, coeur économique de l'agglomération	36
2.1 La compétitivité économique de la métropole	36
2.2 Montréal, au centre de l'activité économique de l'agglomération	37
2.3 Les secteurs à vocation économique de Montréal	47
2.4 Des pôles d'activités économiques dynamiques et diversifiés	52
2.5 Des stratégies complémentaires pour soutenir la force d'attraction de Montréal	56
2.5.1 Canaliser la croissance au sein des pôles d'activités économiques	56
2.5.2 Préserver et consolider les espaces à vocation économique au centre de l'agglomération	57
3. Les transports et l'aménagement urbain	59
3.1 La nécessité d'intégrer la planification des transports à la planification urbaine	61
3.2 Revoir les projets d'infrastructures à la faveur du transport collectif	64
3.3 Le transport des marchandises	78
III. LES DÉFIS D'AMÉNAGEMENT	81
1. Un centre fort et diversifié	83
1.1 Rendre le Centre plus attrayant	84
1.2 Rendre le Centre encore plus habité	87
1.3 Éliminer les terrains non bâtis	89
1.4 Accroître la part de déplacements en transport collectif	92
2. Agir sur la qualité de vie des quartiers : la priorité à Montréal	95
3. Construire un minimum de 6 000 logements annuellement	98
4. Accroître l'offre de transport en commun pour les déplacements en périodes de pointe	100
Conclusion	104

Graphique I	Évolution de la part relative de la population des zones de l'agglomération de Montréal de 1971 à 1996	11
Graphique II	Part de la croissance du nombre de ménages des zones de l'agglomération entre 1986 et 1991	12
Graphique III	Part de la croissance du nombre de ménages des zones de l'agglomération entre 1991 et 1996	12
Graphique IV	Pourcentage de jeunes de 0 à 16 ans sur l'île de Montréal en septembre 2000	13
Graphique V	Évolution du nombre de jeunes de 0 à 16 ans sur l'île de Montréal de 1996 à 2000	13
Graphique VI	Pourcentage de locataires dans les arrondissements de Montréal en 1996	17
Graphique VII	Évolution des mises en chantier sur l'île de Montréal de 1980 à 2000	19
Graphique VIII	Potentiel de construction de logements dans les arrondissements en 2001	20
Graphique IX	Croissance des emplois dans les principaux secteurs d'activité de l'agglomération de 1981 à 1996	42
Graphique X	Évolution du nombre d'emplois dans l'industrie manufacturière de l'agglomération selon le niveau technologique de 1981 à 1996	42
Graphique XI	Répartition des emplois dans les principaux secteurs d'activité de l'agglomération de 1981 à 1996	43
Graphique XII	Répartition des emplois dans les principaux secteurs d'activité de l'île de Montréal de 1981 à 1996	44
Graphique XIII	Part des emplois dans les zones de l'agglomération en 1996	45
Graphique XIV	Part des emplois dans les zones de l'agglomération en 1981	45
Graphique XV	Croissance de la population et des emplois dans les services à la consommation et les services gouvernementaux dans les zones de l'agglomération de 1981 à 1996	46
Graphique XVI	Croissance des emplois des secteurs manufacturier, du transport et de la distribution dans les zones de l'agglomération de 1981 à 1996	46
Graphique XVII	Répartition des déplacements domicile-travail à destination de l'île de Montréal depuis les différentes zones de l'agglomération en 1998	65
Graphique XVIII	Proportions des déplacements domicile-travail à destination de l'île de Montréal au sein des MRC de la couronne nord et à Laval en 1998	65
Graphique XIX	Proportions des déplacements domicile-travail à destination de l'île de Montréal au sein des MRC de la couronne sud en 1998	66

Tableau I	Les revenus des ménages propriétaires et locataires	14
Tableau II	Répartition des jeunes sur le territoire de l'île de Montréal selon le groupe d'âge en septembre 2000	24
Tableau III	Croissance des jeunes sur le territoire de l'île de Montréal selon le groupe d'âge de 1996 à 2000	25
Tableau IV	Portrait de l'occupation du sol dans les secteurs à vocation économique selon les usages et les arrondissements	49
Tableau V	Répartition des terrains vacants selon les arrondissements	50
Tableau VI	Déplacements attirés par les principaux secteurs d'emplois de l'île de Montréal, pour motif travail en période de pointe du matin en 1998	75
Tableau VII	Déplacements produits par différentes zones de l'agglomération à destination des principaux secteurs d'emplois de l'île de Montréal, pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998 ..	75
Tableau VIII	Nouveaux logements de 1996 à 2000, arrondissement Ville-Marie et ville de Montréal	88
Tableau IX	Utilisation du transport collectif à destination des principaux secteurs d'emplois pour motif travail en période de pointe du matin en 1998	92

Carte 1	Secteurs défavorisés sur l'île de Montréal	15
Carte II	Principaux secteurs représentant un potentiel de développement résidentiel sur l'île de Montréal	22
Carte III	Les principaux secteurs de l'île de Montréal	26
Carte IV	Écoles primaires publiques surpeuplées et croissance du nombre d'enfants de 5 à 11 ans entre 1996 et 2000 sur l'île de Montréal	27
Carte V	Taux de couverture des places requises pour les services de garde sur l'île de Montréal	31
Carte VI	Répartition des 23 345 HLM et PSL*, par arrondissement	35
Carte VII	Localisation des établissements de l'industrie manufacturière de l'agglomération de Montréal en 2000	39
Carte VIII	Localisation des établissements de commerce de détail de l'agglomération de Montréal en 2000	39
Carte IX	Localisation des établissements des services d'affaires de l'agglomération de Montréal en 2000	40
Carte X	Localisation des établissements des arts et médias de l'agglomération de Montréal en 2000	40
Carte XI	Les secteurs à vocation économique de Montréal	48
Carte XII	Terrains vacants à vocation économique de l'île de Montréal	52
Carte XIII	Les pôles économiques de l'île de Montréal	54
Carte XIV	Les réseaux de transport de l'agglomération de Montréal	63
Carte XV	Origine principale des déplacements à destination du centre-ville, pour motif travail, en période de pointe du matin, en 1998	71
Carte XVI	Origine principale des déplacements à destination des secteurs industriels de l'est de Montréal, pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998	71
Carte XVII	Origine principale des déplacements à destination des secteurs industriels de l'ouest de Montréal, pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998	72
Carte XVIII	Origine principale des déplacements à destination des secteurs industriels du centre-nord de Montréal, pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998	72
Carte XIX	Origine principale des déplacements à destination de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, pour motif travail, en période de pointe du matin, en 1998	73
Carte XX	Origine principale des déplacements à destination du Plateau Mont-Royal et du Centre-Sud, pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998	73
Carte XXI	Les secteurs de destination, motif travail	74
Carte XXII	Les secteurs d'origine des déplacements pour motif travail de l'agglomération de Montréal	74
Carte XXIII	Nombre de déplacements et mode de transport pour motif travail en période de pointe du matin vers les principaux secteurs d'emploi de l'île de Montréal	76
Carte XXIV	Origine des déplacements et mode de déplacement, pour motif travail en période de pointe du matin, à destination des principaux secteurs d'emploi de l'île de Montréal	77
Carte XXV	Les principaux terrains vacants du Centre	90



I. Le parti d'aménagement

Montréal est au cœur de la vie économique, sociale et culturelle de l'agglomération métropolitaine. Elle rassemble la majorité de la population (53 %) et des emplois (70 %), concentrés au centre-ville et dans le centre de l'île.

Comme l'ensemble des grandes villes d'Amérique du Nord et d'Europe, Montréal et son agglomération font face, en ce début du XXI^e siècle, à des défis d'organisation territoriale liés aux transformations du monde économique et à des changements démographiques, ainsi qu'aux conséquences des modes prédominants d'urbanisation et de transport des dernières décennies.

Revoir le mode d'urbanisation en vue d'une consolidation des secteurs déjà urbanisés

La recherche d'un environnement urbain de qualité et durable apparaît comme l'un des objectifs fondamentaux retenu par l'ensemble des grandes agglomérations urbaines. Dans cette optique, les mesures déployées visent d'abord à améliorer les conditions de vie et l'environnement physique des citoyens des villes, ainsi qu'à réduire les diverses sources de pollution. De plus, il est maintenant reconnu que les conditions générales de l'aménagement urbain sont parmi les facteurs déterminants pour attirer des entreprises dans une agglomération; dans le contexte de la mondialisation de l'économie, ces conditions peuvent jouer en faveur ou contre le développement économique d'une région. À cet égard, Montréal et son agglomération présentent certes des avantages, mais des choix en matière d'aménagement devront être faits pour maintenir un environnement urbain de qualité.

Si nous pouvons reconnaître, dans une certaine mesure, que l'expansion urbaine des dernières décennies répondait à la croissance démographique et économique, ce modèle d'urbanisation est remis en cause dans la plupart des agglomérations occidentales. Dans la région montréalaise, comme ailleurs, ce modèle se caractérise par un mode extensif d'occupation du sol et un type d'habitat résidentiel peu dense. Conséquemment, l'automobile est apparue comme le mode de transport privilégié par la majorité des personnes, puisqu'un tel type d'implantation urbaine ne favorise pas le transport en commun. Ce mode d'urbanisation présente des effets négatifs liés principalement à une utilisation extensive de l'espace, une augmentation constante des déplacements en automobile et une augmentation de la pollution atmosphérique. Il entraîne des coûts économiques, sociaux et environnementaux qu'il devient de plus en plus difficile de justifier. Un autre mode d'urbanisation doit être proposé pour rendre la ville et l'agglomération plus viables.

Dans le contexte montréalais, malgré une croissance relative du nombre d'emplois dans les couronnes, l'île de Montréal est et demeurera le territoire de destination de la majorité des déplacements, surtout en période de pointe du matin, puisque la grande majorité des emplois s'y trouve. Alors que les principaux axes routiers sont déjà utilisés à capacité, la conclusion tirée par l'ensemble des organismes de transport est que, si rien n'est fait, la situation actuelle risque de devenir très difficile, avec des conséquences sur l'économie montréalaise qui sera ralentie, sans compter les problèmes environnementaux liés à la congestion (pollution de l'air et du bruit).

La réalité démographique des prochaines décennies connaîtra aussi de grands changements. L'ensemble des experts confirment que la croissance démographique sera lente et qu'elle comptera de plus en plus sur l'immigration internationale, sans oublier le vieillissement de la population qui se fera de façon accélérée dans une dizaine d'années. La demande de nouveaux logements proviendra de plus en plus de ménages non familiaux. Tous ces changements auront des conséquences importantes sur la demande de logements.

Dans cette perspective, les orientations gouvernementales pour l'agglomération de Montréal, publiées en septembre 2001, visent une consolidation des zones urbaines existantes, la consolidation des pôles d'activités existants et la revitalisation du centre-ville et des quartiers du centre de l'agglomération.

L'option d'aménagement privilégiée par Montréal s'appuie également sur la consolidation des pôles d'emplois et des secteurs résidentiels existants, et une amélioration du réseau de transport en commun à l'échelle métropolitaine. Ce parti d'aménagement vise à restreindre l'expansion urbaine vers les terres agricoles de l'agglomération, à construire les terrains vacants à l'intérieur du périmètre urbanisé et à réduire la dépendance à l'automobile.

À cet égard, Montréal présente des avantages certains. Les pôles économiques de Montréal sont localisés à proximité de milieux résidentiels et de secteurs de services déjà constitués. La construction des terrains disponibles à des fins industrielles et commerciales permet d'une part de renforcer ces pôles existants et, d'autre part, rencontre la volonté de consolider les activités dans les secteurs de l'agglomération déjà desservis par des infrastructures. La présence rapprochée de grands secteurs résidentiels, sur l'île ou à proximité, permet de miser sur une diminution du temps de déplacement entre les lieux de résidence, de travail et de consommation, et de réduire aussi la dépendance envers l'automobile.

Conséquemment, un défi majeur de planification des interventions sur le territoire se pose pour Montréal, compte tenu de la rareté relative des terrains constructibles sur l'île, que ce soit à des fins économiques, résidentielles ou institutionnelles. Des choix devront être faits aussi quant à la mise en valeur des éléments naturels et du réseau d'espaces verts qui sont des constituantes de la qualité de vie à Montréal.

Ce parti d'aménagement vise d'abord l'île de Montréal, mais ses principes devraient être repris dans le schéma d'aménagement métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Les municipalités limitrophes de Laval et de Longueuil, où se concentre une part relativement importante de l'emploi et de la population de l'agglomération, devraient également faire partie de la stratégie de consolidation des activités économiques et des secteurs résidentiels.

Ce parti d'aménagement soulève des choix d'intervention en fonction des quatre enjeux suivants :

1. Des milieux résidentiels de qualité : le défi de la réhabilitation des quartiers et de la croissance résidentielle
2. Renforcer le centre-ville et les principaux pôles d'activités économiques sur l'île
3. Le transport collectif : le choix de transport pour l'avenir de Montréal
4. Assurer un environnement urbain de qualité

1. Des milieux de vie de qualité : le défi de la réhabilitation des quartiers et de la croissance résidentielle

Montréal est une ville de quartiers résidentiels. Les vingt-sept arrondissements qui la composent présentent une qualité de vie peu commune pour une grande ville, chacun ayant son caractère propre. Montréal offre déjà une gamme extrêmement variée de logements, pour toutes les catégories de ménages et de revenus, dans un environnement urbain sécuritaire. La qualité de vie de Montréal est l'une de ses caractéristiques fondamentales reconnue par les magazines internationaux, qui classent Montréal parmi les villes les plus agréables du monde.

Pour assurer la qualité des milieux résidentiels, il est nécessaire d'agir de façon intégrée. Un quartier résidentiel doit comporter non seulement un parc de logements diversifié et de qualité, mais aussi une gamme de services et d'équipements collectifs desservant la population (commerces, écoles, bibliothèques, espaces verts, etc.). Il doit être également bien desservi en transport en commun et bénéficier d'une bonne accessibilité aux différents pôles économiques de l'île. Enfin, les milieux résidentiels doivent offrir un environnement sécuritaire. Les citoyens s'identifient à ces milieux de vie et, conséquemment, le sentiment d'appartenance fait souvent référence à ces milieux résidentiels.

Les enjeux reliés à l'habitation et la qualité des milieux résidentiels concernent d'abord la revitalisation de certains quartiers montréalais et la consolidation des secteurs résidentiels existants. Les efforts principaux en matière d'intervention urbaine doivent porter sur la réhabilitation et la rénovation des quartiers, autant dans le domaine du logement qu'en ce qui concerne l'environnement physique (espaces publics, parcs, aménagement des berges), les équipements (garderies, écoles, soins de santé, équipements communautaires), les services commerciaux et l'efficacité du service de transport en commun.



Par ailleurs, la consolidation de l'activité résidentielle sur l'île de Montréal devient un défi régional. Compte tenu de la faible croissance démographique prévue au cours des prochaines décennies, il devient impératif d'offrir de nouveaux logements dans les secteurs déjà urbanisés et principalement aux abords des axes de transport en commun. L'île de Montréal offre un potentiel de construction d'environ 80 000 logements. De plus, les arrondissements montréalais offrent de nombreux atouts en termes de qualité résidentielle, en plus de la proximité des pôles d'emploi et des services collectifs et commerciaux.

Depuis 10 ans, en moyenne, l'île accueille annuellement 3 000 nouveaux ménages et l'agglomération 18 500. La croissance annuelle du nombre de ménages de l'île ne représente donc que 16 % de celle de l'agglomération, alors que la population de la Ville de Montréal représente 53 % de la population de l'agglomération. Dans la perspective d'un développement régional plus équilibré et en fonction de l'objectif de consolider les aires urbanisées de la région, Montréal doit relever le défi d'accroître de manière substantielle le nombre de ménages sur son territoire. La Ville vise donc à fidéliser les résidents actuels. Pour consolider les secteurs résidentiels de l'île, Montréal devra aussi accueillir un minimum de 6 000 nouveaux ménages annuellement au cours des 10 prochaines années.

Tout en étant très réaliste ce défi demandera de grands efforts en matière d'habitation et d'aménagement urbain. La stratégie municipale s'appuiera sur deux volets. D'une part, la Ville doit mettre en place les programmes et les mesures nécessaires pour assurer un parc de logements et un environnement urbain de qualité. D'autre part, la Ville devra poursuivre ses efforts pour continuer d'accroître sa part du marché de la construction résidentielle dans l'agglomération. Ces efforts pourront être liés à l'élaboration de projets innovateurs et intégrés, mettant l'accent sur la création de milieux vie complets.

La planification des quartiers devra tenir compte de la diversité de la population de l'île et répondre aux besoins variés en logement de l'ensemble des clientèles. Certains indices nous démontrent l'importance d'agir en tenant compte de la diminution du nombre de personnes par ménage, du vieillissement de la population et de l'arrivée d'immigrants sur l'île, ainsi que des ménages à faible revenu qui sont les clientèles les plus vulnérables sur le marché résidentiel.

2. Renforcer le centre-ville et les pôles d'activités économiques sur l'île

L'économie de Montréal a connu une transformation profonde au cours des deux dernières décennies, comme dans les autres métropoles occidentales. Un virage important s'est opéré en faveur d'une économie qui compte de plus en plus d'emplois à haut contenu de savoir. La situation de Montréal s'est même améliorée à certains égards : sa structure manufacturière s'est renforcée et s'est diversifiée notamment grâce à la croissance des secteurs de pointe (aérospatiale, télécommunications, biotechnologie, pharmaceutique, etc.). La croissance soutenue des services aux entreprises, principalement liés au développement des nouvelles technologies de l'information, est une autre manifestation de cette transformation de l'économie de Montréal. Malgré l'expansion des activités économiques dans les couronnes, Montréal demeure le coeur économique de l'agglomération, avec 70 % des emplois de la région, et connaît un essor renouvelé depuis le milieu des années 1990. Il existe plus d'un million d'emplois sur l'île de Montréal, dont la moitié est regroupée au sein de quatre pôles principaux.



Le Centre demeure le coeur de la métropole. Plus particulièrement, le centre-ville, avec 250 000 emplois, se distingue comme le premier pôle d'emplois de l'agglomération. Sa vocation de centre des affaires se trouve renforcée avec le rôle croissant des sièges sociaux, des institutions financières et des services aux entreprises. Le centre de Montréal est aussi le siège des grandes institutions du savoir, de la recherche et de la santé. La majorité des manifestations culturelles et médiatiques du Québec y ont lieu.

Trois autres pôles économiques s'affirment comme concentrations majeures d'entreprises de production et de distribution, en plus des services aux entreprises et des commerces de détail qui s'y jouxtent. L'ouest de l'île, avec 160 000 emplois, se démarque comme la plus importante concentration d'activités manufacturières de l'agglomération métropolitaine. Ce pôle se distingue aussi comme étant la première zone manufacturière de haute technologie au Québec. L'est de l'île (66 000 emplois) regroupe des activités manufacturières diversifiées, plusieurs liées aux secteurs des aliments et boissons, des textiles et de l'habillement ainsi qu'aux transports. Le pôle du centre-nord (40 000 emplois) se caractérise par des activités commerciales et manufacturières, particulièrement dans le secteur du textile et du vêtement.

L'ensemble des secteurs à vocation économique de Montréal couvre une superficie de 106 km², soit 21 % de la superficie de l'île. L'offre de terrains vacants représente 16 km², soit 15 % du territoire à vocation économique. Un scénario préliminaire de développement évalue à 10 millions de mètres carrés la superficie de construction possible, en excluant le centre-ville. Ce scénario s'appuie sensiblement sur la répartition actuelle des activités économiques et sur une densité de construction légèrement supérieure. L'offre de terrains vacants, au centre-ville, s'élève à 60 hectares (0,6 km²). Compte tenu de la densité de construction des activités économiques et résidentielles qu'on y trouve, une hypothèse de construction établit à trois millions de mètres carrés la superficie constructible au centre-ville.

La stratégie de développement économique devrait s'articuler sur la consolidation et le renforcement des pôles existants, en déterminant des projets et des programmes qui accentueront les forces économiques des différents secteurs à vocation économique.

Les orientations en matière de transport devront aussi assurer un renforcement de ces pôles en améliorant l'efficacité du transport des personnes et des marchandises. La congestion routière sur les grands axes, en période de pointe, est principalement causée par le nombre grandissant de déplacements en voiture. Afin de décongestionner ces axes, il y aura lieu d'améliorer l'offre de transport en commun vers les principaux pôles d'emploi, depuis les différents secteurs de l'île et de la région, afin de réduire le nombre de déplacements en automobile.

Des mesures particulières pour le transport intermodal des marchandises devraient permettre de consolider cette activité économique vitale pour Montréal. Des installations comme l'aéroport, le port et les secteurs de conteneurs, les cours de triage et le réseau routier font de l'île de Montréal le cœur de tous les échanges de marchandises de l'agglomération, voire de l'Est du pays. Toute remise en question de cette activité aurait des conséquences négatives sur la performance économique de Montréal.

3. Le transport collectif : le choix de transport pour l'avenir de Montréal

Les infrastructures de transport ont un rôle structurant dans l'organisation territoriale de l'agglomération et la gestion de l'urbanisation. La planification des transports ne concerne pas seulement des questions de déplacement des personnes et des marchandises, mais revêt des enjeux d'ordre économique, environnemental et d'aménagement très importants. La planification des infrastructures de transport nécessite donc une plus grande intégration à la planification et la gestion urbaines, d'abord à l'échelle métropolitaine, puis à l'échelle municipale.

Les problèmes les plus aigus en matière de transport se manifestent, bien entendu, en périodes de pointe, surtout pour les déplacements des personnes liés au travail. Avec 70 % des emplois de l'agglomération, l'île de Montréal demeure le principal lieu de destination pour le motif travail. Le phénomène de congestion du réseau routier métropolitain affecte particulièrement l'ensemble des autoroutes et des ponts conduisant vers Montréal, ainsi que le réseau des grandes artères de l'île; il en va de même, en sens inverse, en période de pointe de l'après-midi. Ce même réseau est aussi utilisé pour le transport des marchandises par camion, participant à accroître la congestion causée par les voitures.



L'ensemble des projections laissent entrevoir une croissance continue de l'utilisation de l'automobile, si les tendances se maintiennent et si aucune mesure n'est prise pour modifier les comportements. Déjà, la saturation du réseau routier, en périodes de pointe, ne permet plus de répondre aux besoins des déplacements des personnes, alors que certaines parties du réseau de transport en commun sont sous-utilisées ou sont peu développées dans plusieurs secteurs de l'agglomération. La forte pression sur le réseau routier ne peut être résolue en augmentant la capacité du réseau autoroutier. Plusieurs études démontrent qu'une hausse de la capacité du réseau routier entraîne une hausse de l'utilisation de l'automobile, sans oublier la hausse conséquente du taux de pollution de l'air et ses effets sur la santé publique (en 2001, Montréal a connu des épisodes de smog pour un total de 18 jours).

Pour résoudre le problème de congestion grandissante du réseau routier, il faut plutôt réduire le nombre de déplacements en automobile, principalement pour ceux liés au travail et vers les principaux pôles d'emplois, dégageant ainsi sur les grandes artères et autoroutes des voies pour le transport en commun et, dans une certaine mesure, le transport des marchandises par camion. En contrepartie, il faut offrir un service de transport en commun efficace, fiable et confortable, qui soit une alternative valable à l'utilisation de la voiture.

Montréal a l'avantage de réunir sur un territoire compact des secteurs résidentiels de qualité et des zones d'emplois importantes. La proposition avancée, en conformité avec les orientations gouvernementales, vise à canaliser la croissance au sein des pôles économiques et de les mieux relier, par transport en commun, aux différents secteurs résidentiels existants ou à créer, sur l'île et dans la région. Cette orientation principale vise aussi à utiliser les infrastructures lourdes de transport en commun comme moyen de consolider la ville et la région. Elle devient un choix de société nécessaire en vue d'améliorer la qualité de vie dans l'agglomération montréalaise.



4. Pour un environnement urbain de qualité

Le mode d'urbanisation préconisé, mettant l'accent sur la consolidation des pôles économiques et des secteurs résidentiels, en fonction du réseau de transport en commun, vise une amélioration de la qualité de l'environnement par une utilisation plus rationnelle des ressources.

Cette option nécessitera de repenser les modes d'implantation des nouveaux quartiers résidentiels pour qu'ils soient aménagés le long des axes de transport en commun, selon une forme urbaine plus compacte, respectueuse des besoins et des revenus des différents ménages. De même, les pôles économiques, surtout ceux reliés aux activités tertiaires, pourraient adopter une forme urbaine plus compacte, aux abords des infrastructures de transport en commun, permettant de réduire les déplacements automobiles et de consommer moins d'espaces de stationnement. Ces efforts de consolidation de l'espace permettraient également de construire les terrains vacants et de rentabiliser les infrastructures existantes. L'option privilégiée pour les déplacements en transport collectif, principalement pour les fins du travail, vise également à réduire les effets nocifs des gaz émis par les véhicules dans l'atmosphère.

La poursuite de la mise en valeur du patrimoine bâti, l'amélioration du design urbain, l'aménagement du domaine public et l'encadrement des projets de construction sont autant de moyens pour assurer la qualité du cadre bâti et de l'aménagement urbain. Ces principes et moyens devront s'appliquer de façon plus systématique sur l'ensemble des projets pour améliorer la qualité architecturale et l'environnement urbain, en partenariat avec le secteur privé.

Un autre défi concerne la mise en valeur du potentiel récréatif et naturel des berges et des îles qui entourent Montréal. Certains projets ponctuels ont vu le jour depuis une vingtaine d'années dans certaines municipalités. Le projet Archipel du début des années 1980 était peut-être ambitieux, mais son esprit intégrateur représente un objectif encore valable. Une approche globale de mise en valeur des espaces naturels verts et bleus de l'île permettrait d'accroître la qualité de vie de ses résidents et le sentiment d'appartenance de la population à son environnement urbain. La réalisation d'un tel projet augmenterait l'attrait de plusieurs quartiers résidentiels et représenterait, également, un élément d'attrait économique pour les entreprises et le tourisme. De même, le mont Royal, symbole d'identification des Montréalais, devra faire l'objet d'un statut particulier et de mesures de conservation et de mise en valeur.

Finalement, un des enjeux de Montréal sur le plan environnemental, comme pour l'ensemble des villes industrielles plus anciennes, concerne la réhabilitation des terrains contaminés. Certains terrains contaminés nécessitent peu d'intervention s'ils sont prévus à des types particuliers d'utilisation industrielle ou commerciale. Cependant, certains secteurs appelés à changer de vocation, souvent à des fins résidentielles ou institutionnelles, présentent à cet égard un défi et des coûts supplémentaires. Nous pourrions, comme société, décider de ne pas relever ce défi et plutôt choisir de construire sur des terrains agricoles, libres de contamination industrielle, encore plus éloignés des secteurs déjà construits et desservis par des infrastructures d'égout et d'aqueduc. Cependant, un tel choix ne représente pas, à moyen et long terme, une solution viable, ni socialement, ni économiquement.

Conclusion

Cette vision de l'aménagement vise essentiellement à assurer un aménagement urbain de qualité pour les résidents et les entreprises de l'île de Montréal. La perspective d'un développement urbain durable, en relation avec une approche intégrée d'intervention, nous amène à suggérer trois enjeux majeurs d'intervention : la qualité des milieux résidentiels sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, l'accroissement des déplacements en transport collectif, en période de pointe, et le renforcement du centre de Montréal, cœur de la métropole.

L'intervention intégrée sur les milieux résidentiels interpelle un ensemble d'acteurs privés et publics, dans les domaines de l'habitation, des espaces verts, des services commerciaux et des équipements collectifs (écoles, santé et services sociaux, équipements culturels), dans la perspective d'améliorer les conditions de vie des résidents montréalais et la qualité de l'aménagement urbain.

De même, l'objectif d'accroître la part relative du transport en commun pour les déplacements liés au travail vise d'une part à réduire la dépendance à l'automobile et l'émission de gaz à effet de serre et, d'autre part, à participer à la consolidation des pôles d'emploi sur l'île de Montréal.

Le renforcement du centre de Montréal, reflet de l'identité de Montréal, s'appuiera sur des mesures qui visent à rendre le centre plus fort, plus attrayant et plus diversifié.



II. Éléments de problématique



1. Les milieux résidentiels montréalais

L'un des enjeux les plus importants à Montréal est d'offrir aux résidents actuels et futurs des milieux résidentiels de grande qualité. L'île, qui est composée de vingt-sept arrondissements, offre déjà une gamme variée de quartiers résidentiels pour toutes les catégories de ménages et les types de revenus, dans un environnement urbain sécuritaire. De plus, le territoire présente un potentiel de développement résidentiel important pour construire des milieux de vie de qualité sur l'île.

La problématique des milieux résidentiels est liée aux tendances démographiques, sociales et économiques de la Ville. La planification des quartiers devra se faire en considérant que la population de l'île est très diversifiée. Certains indices nous démontrent l'importance d'agir en tenant compte de la diminution du nombre de personnes par ménage, du vieillissement de la population et de l'arrivée d'immigrants sur l'île. D'autres facteurs socio-économiques sont également déterminants afin de bien desservir l'ensemble des clientèles, notamment les ménages à faible revenu qui sont les clientèles les plus vulnérables sur le marché résidentiel.

La problématique des milieux résidentiels concerne également le potentiel de développement qu'offre le territoire de l'île pour les prochaines années. Une vingtaine de km² de terrains vacants sont présentement disponibles à Montréal pour le développement résidentiel. Certains secteurs non résidentiels offrent également des possibilités de changement de vocation à des fins d'habitation. C'est environ 80 000 logements qui pourraient être construits sur l'île dans les prochaines années.

La problématique des milieux résidentiels montréalais est aussi directement associée au dynamisme des différents quartiers et à la mosaïque des activités qui composent la qualité des milieux de vie. L'île de Montréal regroupe plusieurs types d'habitations qui sont généralement en très bon état. La desserte en équipements collectifs, en parcs et espaces verts, en services, en commerces ainsi qu'en transport en commun est sommairement présentée dans ce document mais demeure une composante déterminante pour offrir des quartiers de qualité. Le Plan d'urbanisme abordera ce sujet de façon détaillée.

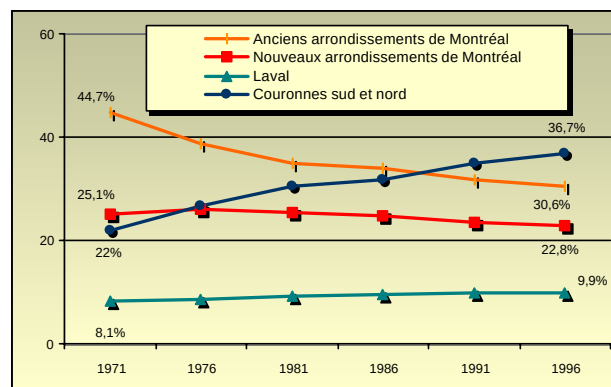
Enfin, la problématique de l'accessibilité à un logement abordable à Montréal est très actuelle surtout dans un contexte où le taux d'inoccupation des logements sur l'île est de moins de 1 %. Un des grands défis à Montréal est que l'ensemble de la population puisse bénéficier d'un logement confortable et sécuritaire.

1.1 Une population diversifiée

En 1996, l'île de Montréal comptait 1 808 191 habitants et l'agglomération 3 395 520 personnes. De 1971 à 1996, la part relative de la population de l'île a diminué de 70 % à 53 % de l'ensemble de la population de l'agglomération alors que celle des couronnes sud et nord a crû de 22 % à 36 %. L'évolution démographique est cependant inégale sur les territoires de l'île, certains secteurs poursuivant leur essor tandis que d'autres voient leur population diminuer.

Graphique I

Évolution de la part relative de la population des zones de l'agglomération de Montréal de 1971 à 1996



Sources : Statistique Canada, recensements de 1971 à 1996

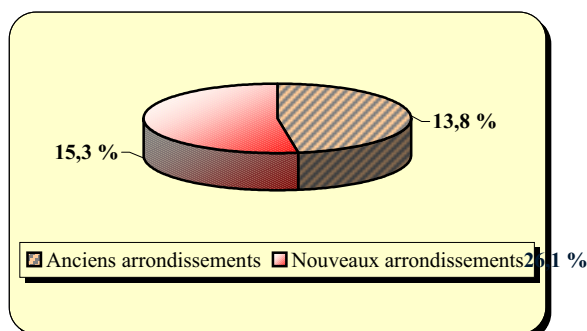
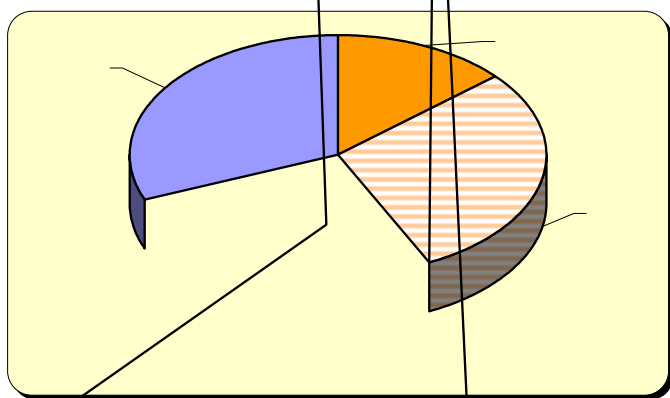
Les ménages

Bien que le taux de croissance de la population ait diminué depuis quelques années, le nombre de ménages a augmenté. Cette augmentation de ménages dans un contexte de stagnation de la population est due à plusieurs facteurs dont principalement l'augmentation du nombre de personnes vivant seules. Fait notable, dans les arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal, en 1996, 40,9 % des ménages comptaient une seule personne. Il y a une nette tendance à l'augmentation de ce type de ménage dans l'ensemble de l'agglomération.

De 1991 à 1999, l'île a connu une augmentation annuelle d'environ 3 000 ménages et l'agglomération de près de 18 500 ménages. Au cours de cette même période, l'île de Montréal captait annuellement environ 16 % des nouveaux ménages de l'agglomération.

Graphique II

Part de la croissance du nombre de ménages des zones de l'agglomération entre 1986 et 1991



Source : Statistique Canada, recensements de 1986 et 1991

Graphique III

Part de la croissance du nombre de ménages des zones de l'agglomération entre 1991 et 1996

Source : Statistique Canada, recensements de 1991 et 1996

Les projections de l'Institut de la statistique laissent voir que, au cours des 25 prochaines années, le nombre moyen de personnes par ménage diminuera plus rapidement dans l'ensemble de l'agglomération que sur l'île. De 1996 à 2026, le nombre moyen de personnes par ménage baissera de 2,29 à 2,11 sur l'île de Montréal et de 2,48 à 2,19 dans l'agglomération. Les mutations sociales se traduisent par une augmentation significative du nombre de couples sans enfant, de personnes vivant seules et de familles monoparentales.

Les personnes âgées

Le portrait démographique est marqué par la présence de plus en plus importante de personnes âgées de plus de 65 ans au Québec. En 1996, 14,8 % de la population de l'ancienne Ville de Montréal avait 65 ans et plus alors que cette proportion était de 12 % pour l'agglomération.

Ces pourcentages cachent des disparités. Dans certains arrondissements tels que Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, Pierrefonds–Senneville, Dollard-des-Ormeaux–Roxboro, Kirkland moins de 10 % de la population a plus de 65 ans. D'autres arrondissements comme Ahuntsic–Cartierville, Mont-Royal, Westmount, Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest comptent plus de 18 % de personnes âgées.

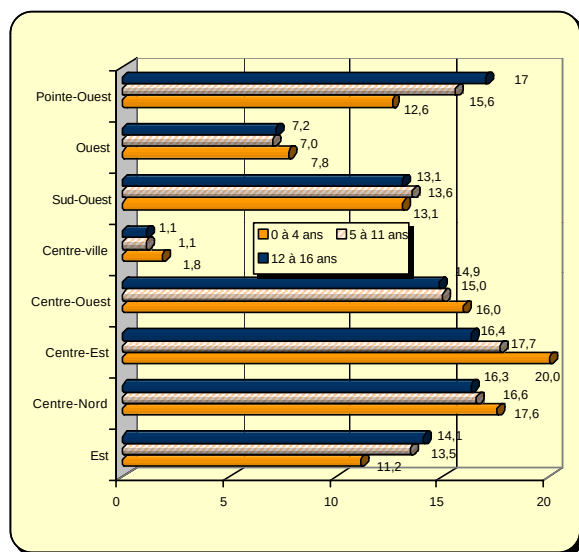
Selon les projections de l'Institut de la statistique, le nombre de personnes de 65 ans et plus augmentera rapidement d'ici à 2026. Il est prévu que 22 % de la population de l'île aura 65 ans et plus en 2026. Toutefois, la part relative de personnes de 65 ans et plus devrait diminuer légèrement dans les arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal au cours des 10 prochaines années.

Les jeunes

En 1996, la population des jeunes de 0 à 19 ans représentait 22 % de la population de l'île, contre 25 % dans l'agglomération. On retrouve les plus fortes concentrations de ce groupe d'âge dans les arrondissements Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, Kirkland, Pointe-Claire, Pierrefonds–Senneville, Dollard-des-Ormeaux–Roxboro et Beaconsfield–Baie-d'Urfé. Durant les 5 dernières années, la population des jeunes de 5 à 11 ans a augmenté de 7 % sur l'île.

Graphique IV

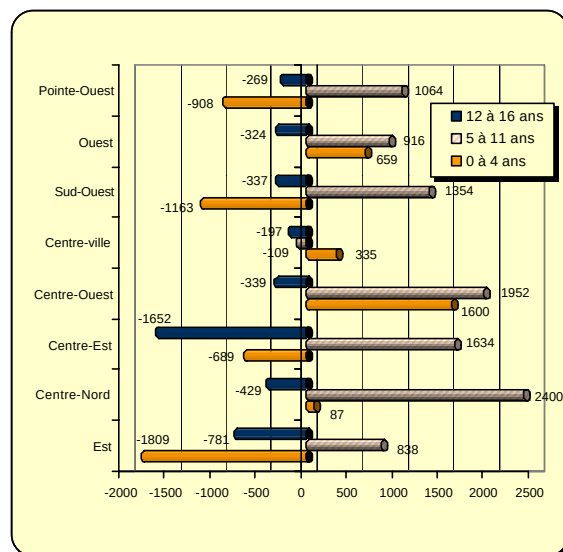
Pourcentage de jeunes de 0 à 16 ans sur l'île de Montréal en septembre 2000



Sources : Régie de l'assurance maladie du Québec
Ministère de l'Éducation du Québec

Graphique V

Évolution du nombre de jeunes de 0 à 16 ans sur l'île de Montréal, de 1996 à 2000



Sources : Régie de l'assurance maladie du Québec
Ministère de la santé et des Services sociaux

Les immigrants

Une autre particularité du portrait démographique est qu'en 1996 les personnes originaires de l'extérieur du Canada représentaient 26,5 % des habitants de l'île et 17,8 % des habitants de l'agglomération ¹. L'immigration constitue le principal facteur de croissance de la population de l'île de Montréal. Entre 1991 et 1999, 189 000 personnes immigrantes se sont établies sur l'île de Montréal. Cet apport est appelé à s'accroître, au moins pour quelques années, dans le contexte des nouvelles orientations québécoises visant la hausse des seuils actuels d'immigration.

Les revenus des ménages

Le revenu médian des ménages de l'agglomération se situait au-dessus de celui de l'ensemble du Québec en 1996. C'est dans l'ancienne Ville de Montréal que l'on observe le revenu médian le moins élevé. Dans l'ensemble de l'agglomération, les propriétaires ont des revenus qui s'établissent à plus du double que celui des locataires ².

Tableau I
Les revenus des ménages propriétaires et locataires

Zones de l'agglomération	Propriétaires	Locataires
Nouveaux arrondissements de l'ouest	62 165 \$	26 465 \$
Couronne sud	56 687 \$	25 217 \$
Laval	52 587 \$	25 053 \$
Couronne nord	52 450 \$	22 346 \$
Anciens arrondissements	47 650 \$	20 167 \$
Nouveaux arrondissements de l'est	47 557 \$	23 587 \$

Sources : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole,
Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, juin 2001

Les populations plus défavorisées économiquement

Les secteurs qui concentrent les populations plus défavorisées à Montréal sont principalement localisés dans les quartiers centraux de l'île tels que Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve, Petite-Patrie, Saint-Michel, Parc-Extension, Côte-des-Neiges, Sud-Ouest, Montréal-Nord et dans certaines zones de Cartierville, Saint-Laurent, Verdun, LaSalle, Lachine ainsi que dans le Plateau-Mont-Royal. La carte 1 présente les secteurs défavorisés sur l'île de Montréal.

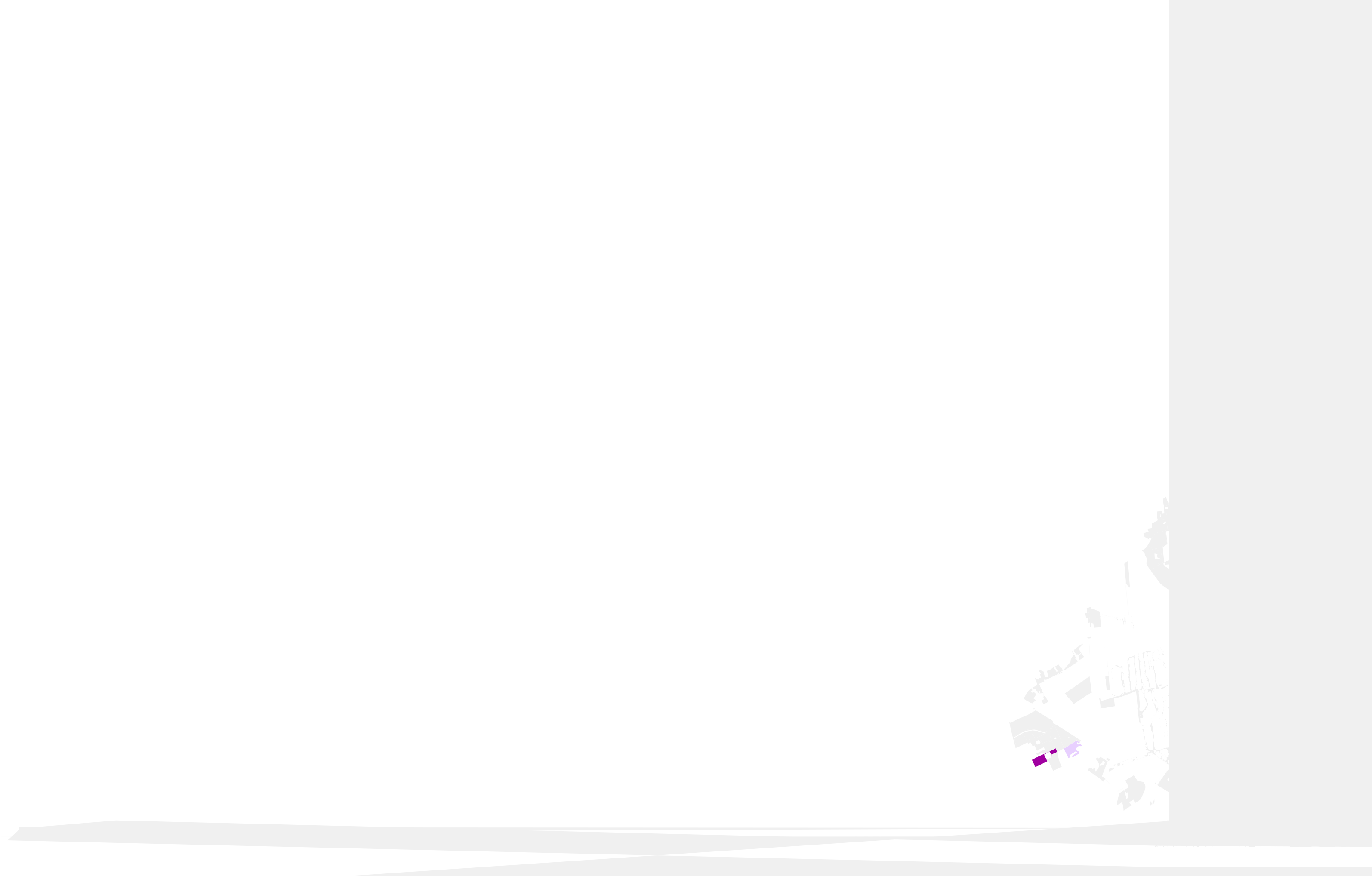
La proportion de locataires

L'île de Montréal se caractérise par un pourcentage élevé de locataires (65 %) comparativement à 32,2 % dans l'agglomération et 35 % dans le reste du Québec. Certains arrondissements affichent un pourcentage de locataires de plus de 70 %, comme Ville-Marie, Plateau Mont-Royal-Centre-Sud, Côtes-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Rosemont-Petite-Patrie, Villieray-Saint-Michel-Parc-Extension, Sud-Ouest, Verdun, Montréal-Nord et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Seulement quatre arrondissements ont un pourcentage de locataires moins élevé que la moyenne du reste de l'agglomération soit : Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux-Roxboro, Beaconsfield-Baie-d'Urfé et Kirkland ³.

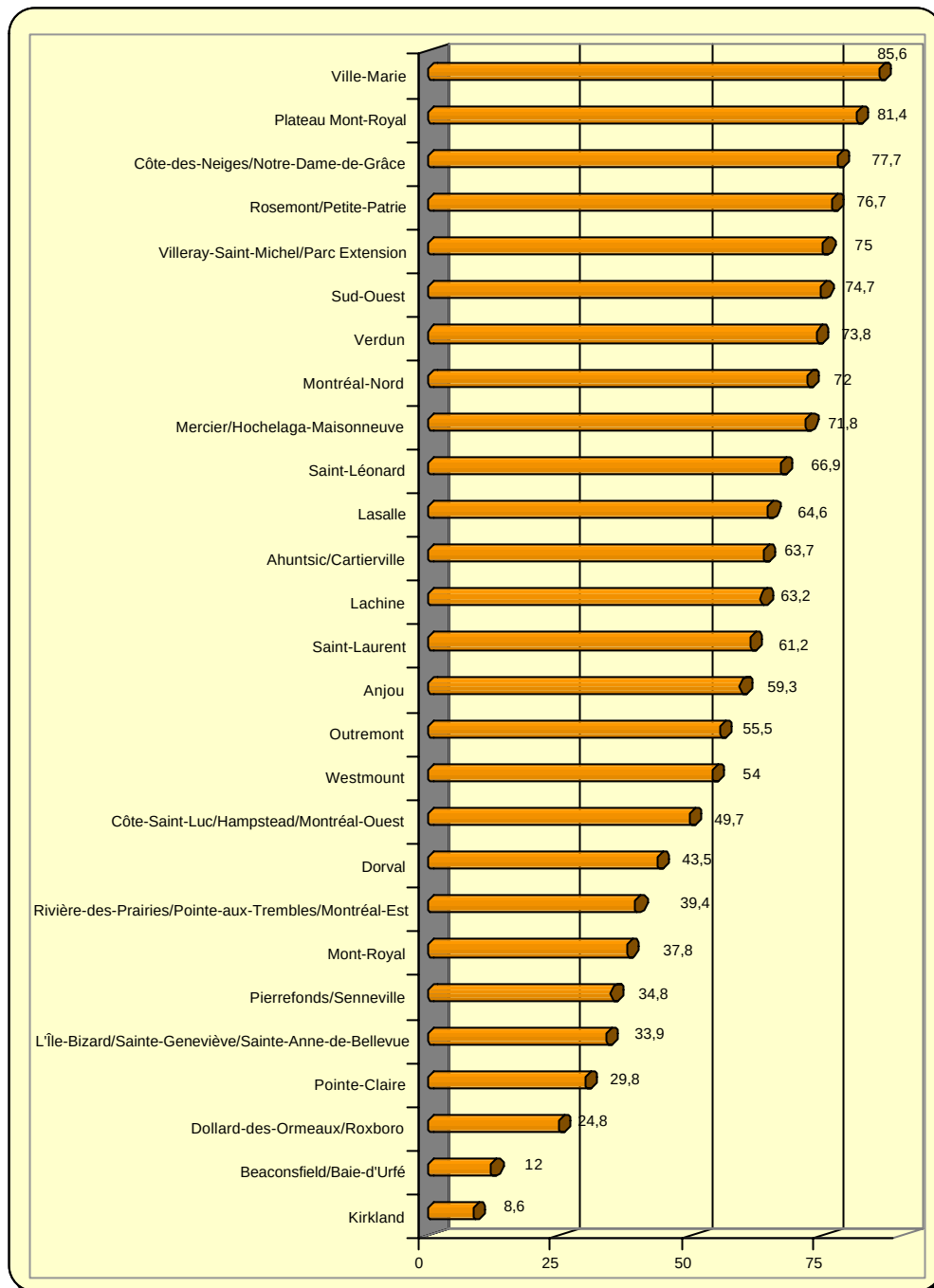
¹ Ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration du Québec, Portrait statistiques de la population immigrée, 1996: Québec, régions métropolitaines de recensement, régions administratives, Montréal, Direction de la planification stratégique, septembre 2000.

² Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, juin 2001.

³ Ces données sont tirées du document « Portrait socio-démographique de la nouvelle Ville de Montréal et données sur le logement » Ville de Montréal, mars 2001.



Graphique VI
 Pourcentage de locataires dans les arrondissements de Montréal en 1996



Source : Service de l'habitation de Montréal, Portrait socio-démographique de la nouvelle Ville de Montréal, mars 2001

En conclusion

En conclusion, l'enjeu démographique à Montréal est sans contredit d'accueillir un plus grand nombre de ménages qu'actuellement et de consolider la population au cœur de l'agglomération. Depuis dix ans, la croissance du nombre de ménages ne représente que 16 % de celle de l'agglomération. L'île accueille 3 000 nouveaux ménages et l'agglomération 18 500 annuellement.

Idéalement, Montréal devrait maintenir son poids relatif de ménages dans l'agglomération. Pour ce faire, elle devrait accueillir 58 % des nouveaux ménages soit 10 000 ménages annuellement. Ce scénario apparaît irréaliste en analysant les tendances de croissance des ménages des dernières années.

Dans une perspective de développement durable et dans le contexte où il y a une volonté de diminuer l'étalement urbain, l'enjeu est de capter un minimum de 30 % des nouveaux ménages qui viendront vivre dans l'agglomération. Il est donc nécessaire de fidéliser les résidents actuels et d'accueillir un minimum de 6 000 nouveaux ménages annuellement au cours des dix prochaines années. Ce défi, tout en étant très réaliste, demande de grands efforts de développement résidentiel sur le territoire et nécessite une volonté collective des différents paliers gouvernementaux d'inciter le développement sur l'île.

1.2 Une île presque entièrement construite

L'enjeu d'accueillir un minimum de 6 000 ménages annuellement au cours de la prochaine décennie est lié au potentiel de développement à Montréal et à la volonté collective de privilégier la construction sur l'île.

Le gouvernement du Québec annonce, dans le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales adopté en juin 2001, l'objectif de « Consolider les zones urbaines existantes et de limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, les infrastructures de transport collectif, etc. ».

Pour concrétiser cet objectif, certaines tendances actuelles de l'expansion urbaine doivent être infléchies. La consolidation de l'activité résidentielle sur l'île devient un défi régional. La Ville de Montréal doit être très dynamique sur le marché résidentiel et offrir des milieux de vie de qualité qui fidéliseront les résidents actuels et attireront d'autres populations sur son territoire.

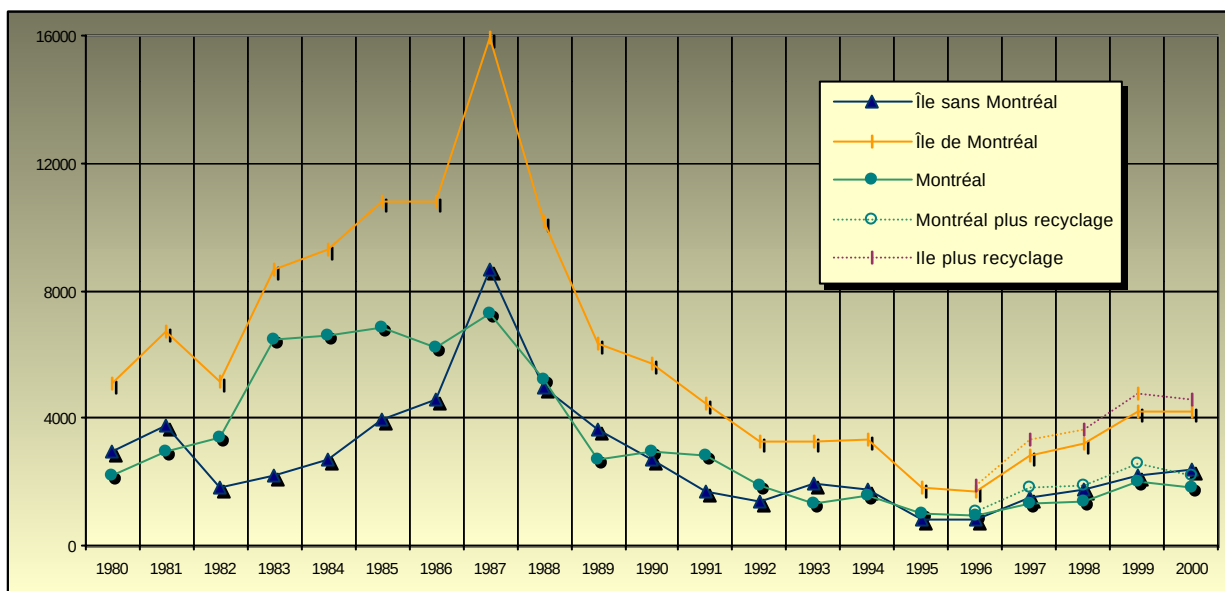
L'évolution des mises en chantier sur l'île

En 1984, l'île de Montréal et sa banlieue (Rive-Sud et Rive-Nord) se partageaient à part égale le marché régional de la construction résidentielle. Jusqu'en 1996, la part de la banlieue n'a cessé de croître pour s'accaparer près de 74 % du marché contre 23 % pour l'île de Montréal. La reprise de 1996 a favorisé l'île qui voit sa part régionale monter à 35 % en 2000 (avec les logements recyclés)⁴. Depuis 1996, environ 20 % des mises en chantier de l'ancienne Ville de Montréal sont concentrées dans le recyclage de bâtiments non résidentiels à des fins d'habitation.

De 1990 à 2000, il y a une moyenne annuelle de 3 462 mises en chantier sur l'île. Dans une perspective de diminuer l'étalement urbain et d'attirer un minimum de 6 000 nouveaux ménages annuellement au cours des dix prochaines années, le nombre de logements construits devrait pratiquement doubler. Ce défi suppose une volonté collective des différents paliers gouvernementaux d'inciter le développement sur l'île.

⁴ Informations tirées du document: "Quelques indicateurs du marché de l'habitation dans la région de Montréal, Service de l'habitation, Ville de Montréal, mars 2001.

Graphique VII
Évolution des mises en chantier sur l'île de Montréal, de 1980 à 2000



Source : Service de l'habitation de Montréal, 2001

Le potentiel de développement résidentiel sur l'île

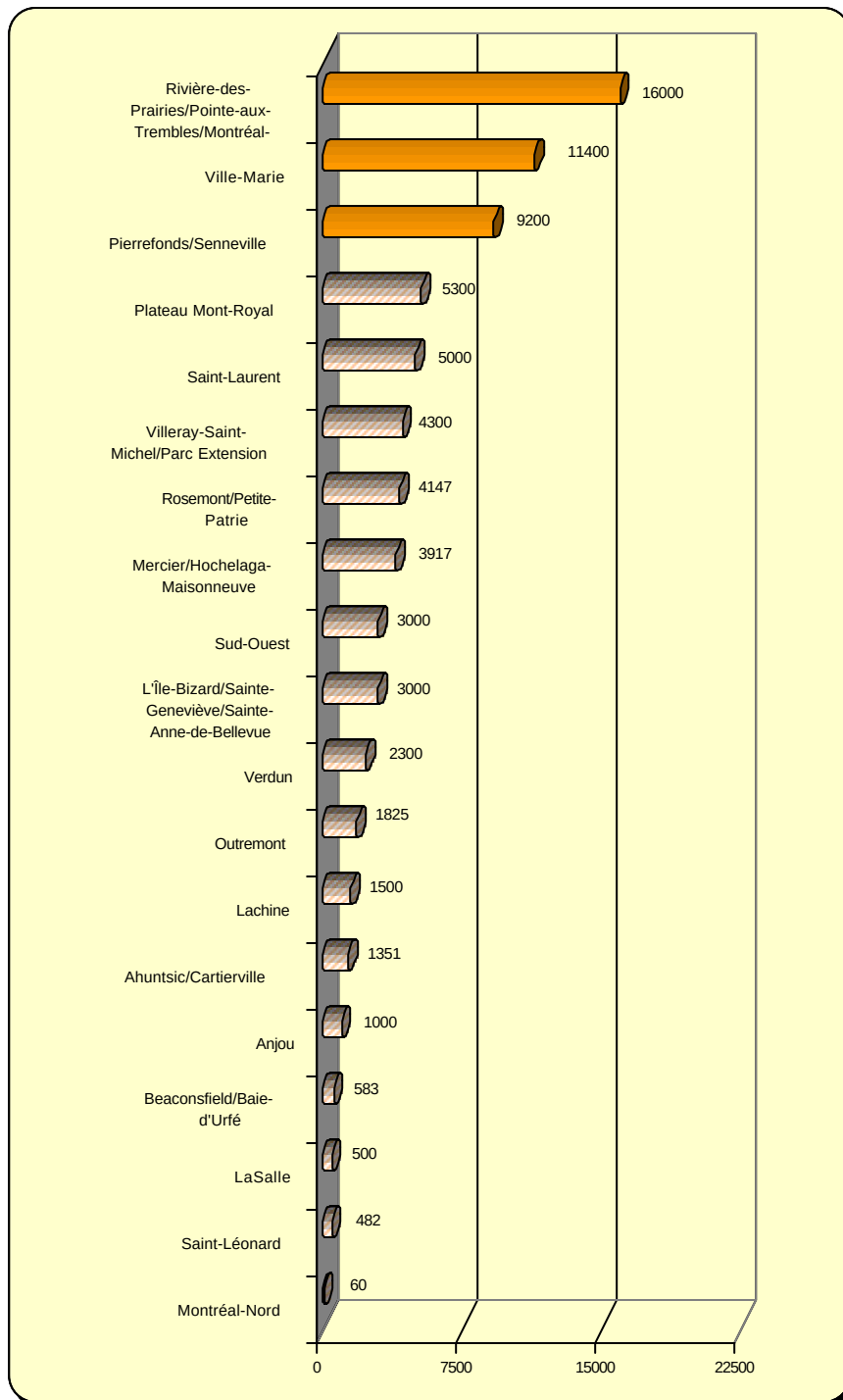
L'île comporte environ une vingtaine de km² de terrains vacants à développer à des fins résidentielles. C'est donc environ 4 % du territoire de Montréal qui est vacant et qui est présentement affecté à des fins d'habitation (la superficie totale de l'île est d'environ 500 km²).

En comptabilisant les terrains vacants et les secteurs non résidentiels qui pourraient connaître des changements de vocation au cours des prochaines années, l'île de Montréal présente un potentiel de développement résidentiel d'environ 80 000 logements.

Comme l'indique le graphique sur le potentiel de construction de logements sur l'île, les principaux secteurs qui présentent un potentiel de développement sont localisés dans les arrondissements Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, Ville-Marie, Pierrefonds–Senneville, Saint-Laurent et Plateau-Mont-Royal. L'arrondissement Plateau-Mont-Royal ne comporte pratiquement pas de terrain vacant et le potentiel de développement est tributaire de changement de vocation de terrains déjà utilisés à d'autres fonctions.

Graphique VIII

Potentiel de construction de logements dans les arrondissements en 2001⁵



Sources : Division de la planification urbaine et de la réglementation urbaine et Service de l'habitation, Ville de Montréal, 2002⁶

⁵ Cette estimation préliminaire a été réalisée à partir d'un inventaire des terrains vacants des arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal, des plans d'urbanisme et des réponses aux questionnaires du sous-comité Habitation sur les pratiques et les interventions en matière d'habitation du Comité de transition de Montréal.

⁶ Les limites de l'arrondissement Ville-Marie correspondent à celles du territoire avant la fusion des municipalités de l'île de Montréal en janvier 2002.

L'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles présente de grandes superficies de terrains vacants destinés à des fins résidentielles. On estime qu'environ 17 000 logements pourraient être construits dans ces secteurs. Certains des terrains ne sont pas encore desservis par les infrastructures d'aqueduc et d'égouts et ne sont pas reliés à un réseau de transport en commun permettant un accès facile aux différents secteurs d'emplois. Un certain nombre de terrains présentent aussi des problèmes de contamination des sols.

D'autres arrondissements tels que Pierrefonds–Senneville et Saint-Laurent ont aussi d'importants terrains vacants à construire à des fins résidentielles. On estime que l'arrondissement de Pierrefonds pourrait recevoir 9 000 logements supplémentaires. Certains des terrains seraient cependant situés en territoire inondable et agricole.

L'arrondissement Ville-Marie présente également un important potentiel de développement résidentiel. Plusieurs des terrains disponibles sont présentement occupés à des fins de stationnement. Les coûts de construction à des fins d'habitation ainsi que le degré de contamination de ces terrains sont des facteurs qui freinent leur développement. Dans ce même secteur, la transformation de bâtiments non résidentiels à des fins d'habitation est très active. Entre 1996 et 2000, 40 % des nouveaux logements dans l'arrondissement sont issus de projets de recyclage.



Il n'y a pratiquement plus de terrain vacant disponible dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal–Centre-Sud. Il y a donc de très fortes pressions de développement résidentiel dans les secteurs industriels et commerciaux. Une récente étude réalisée conjointement par la Ville et la SCHL sur le recyclage des bâtiments commerciaux et industriels à des fins d'habitation soulignait une demande grandissante pour des logements de types « lofts » dans les quartiers centraux.

Les arrondissements plus centraux tels que Ville-Marie, Plateau-Mont-Royal, Sud-Ouest, Outremont et Lachine concentrent des bâtiments et terrains non résidentiels qui sont susceptibles de connaître des changements de vocation à des fins résidentielles.

Par exemple, le réaménagement du canal de Lachine devrait encourager le développement résidentiel du secteur. On estime qu'environ 3 000 logements pourraient être construits sur des terrains ou aménagés dans les anciens bâtiments industriels aux abords du canal de Lachine dans les limites de l'ancienne Ville de Montréal.

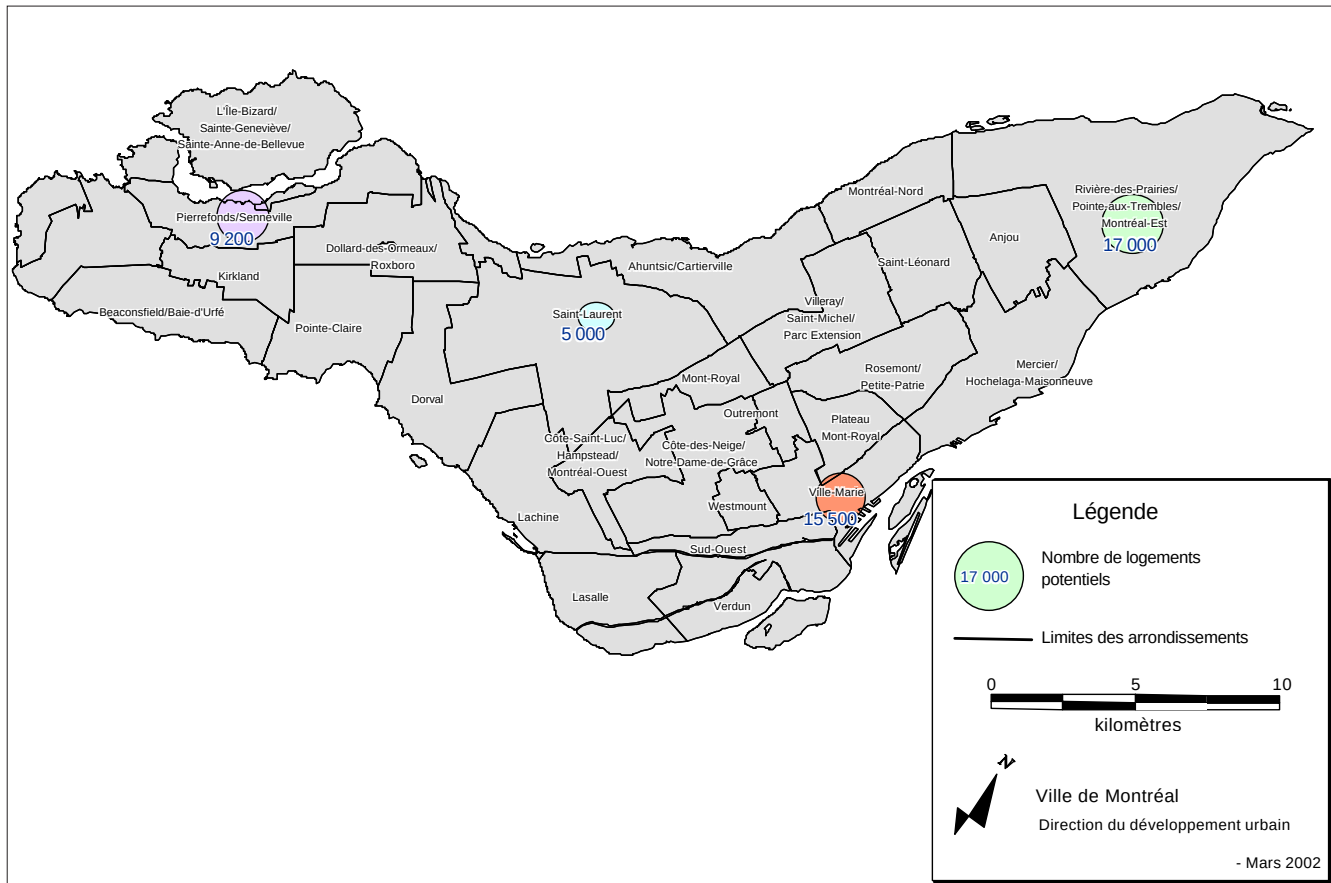
Certains territoires industriels de l'arrondissement Lachine sont maintenant affectés à des fins d'habitation. L'arrondissement d'Outremont estime qu'environ 1 400 logements pourraient être construits dans la cour de triage du Canadien Pacifique.

Les changements démographiques, économiques et sociaux induisent des transformations sur le territoire et amènent une réflexion sur le redéveloppement possible de certains secteurs à des fins d'habitation et sur la planification stratégique des terrains vacants existants.

Un des défis d'aménagement pour Montréal est de mettre en chantier un minimum de 6 000 logements annuellement au cours des dix prochaines années. Pour ce faire, Montréal devra miser sur la construction de ces terrains vacants, sur le redéveloppement de certains secteurs non résidentiels à des fins d'habitation et sur la densification de territoires ciblés sur l'île.

Carte II

Principaux secteurs représentant un potentiel de développement résidentiel sur l'île de Montréal



1.3 Le dynamisme des quartiers montréalais

Montréal est avant tout une ville construite et habitée par près de deux millions de personnes. Elle offre une variété exceptionnelle de milieux bâtis répondant aux besoins des familles, des aînés, des personnes seules et de toutes les classes de revenus.

Le dynamisme des quartiers montréalais est dépendant d'un ensemble de services et d'équipements qui viennent supporter un environnement résidentiel de qualité. Un milieu de vie de qualité doit non seulement offrir un stock de logements diversifiés et de qualité mais aussi une gamme de services et d'équipements collectifs desservant la population (commerces, écoles, garderies, bibliothèques, espaces verts). Il doit également être bien desservi en transport en commun et bénéficier d'une bonne accessibilité aux différents pôles d'emplois. Enfin, les milieux résidentiels de qualité doivent offrir un environnement sécuritaire où il y a présence d'arbres et de verdure.

Offrir des milieux de vie de qualité est la préoccupation première pour Montréal. Ce défi concerne autant les instances municipales, provinciales, fédérales que privées. C'est en agissant collectivement sur l'ensemble des services à la population et sur leurs conditions de vie que la qualité des milieux résidentiels sera améliorée. Il est nécessaire d'agir de façon concertée sur le territoire.

Le Plan d'urbanisme propose une démarche qui allie les différentes fonctions et activités pour créer des quartiers dynamiques à Montréal. La problématique des quartiers aborde donc la variété et la qualité des logements à Montréal, la desserte en équipements et en services collectifs sur l'île notamment l'importance d'offrir des garderies et des écoles pour les résidents de chaque quartier, la qualité de l'environnement résidentiel que procure la présence des parcs, des espaces verts et des arbres, la proximité des commerces locaux et l'importance d'offrir une bonne desserte en transport en commun sur l'île.

Le portrait de l'habitat montréalais : des logements diversifiés et de qualité

Le territoire de l'île de Montréal compte 855 013 logements: 146 809 bâtiments unifamiliaux, 393 852 logements dans les immeubles locatifs de 2 à 11 logements, 255 806 logements dans les conciergeries de plus de 12 logements et finalement, 58 546 logements dans des immeubles dont le mode de tenure est le condominium⁷.

On retrouve plus de 80 % de maisons unifamiliales dans près de la moitié des arrondissements : Kirkland, Beaconsfield–Baie d'Urfé, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux–Roxboro, Pierrefonds–Senneville, Dorval–Île de Dorval, Île Bizard–Sainte-Geneviève–Saint-Anne de Bellevue, Mont-Royal, Westmount, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est et Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest.

Ce sont les arrondissements Ville-Marie et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce qui regroupent le plus de conciergeries de 12 logements et plus. Enfin, les immeubles locatifs de 2 à 11 logements occupent plus de 50 % du bâti résidentiel dans les arrondissements Plateau-Mont-Royal, Rosemont–Petite-Patrie, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Sud-Ouest, Verdun, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Lasalle, Saint-Léonard, Montréal-Nord et Ahuntsic–Cartierville.

L'état du parc de logements dans l'île est bon selon la perception des résidents (propriétaires et locataires) quant au niveau d'entretien que nécessite leur logement. Cette donnée du recensement de 1996, qui doit être interprétée avec prudence, démontre que 69 % des répondants considèrent que leur logement ne nécessite qu'un entretien régulier. Ils sont 25 % à estimer que leur logement nécessite des réparations mineures, et 6 % mentionnent que des réparations majeures sont nécessaires. Eu égard aux réparations majeures, deux arrondissements se démarquent; le Plateau-Mont-Royal–Centre-Sud et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, dont 10 % des gens ont répondu que leur logement avait besoin de réparations majeures.

Encadré I

Le Service de l'habitation de la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec gèrent différents programmes visant à favoriser la rénovation résidentielle. Certains programmes de l'ancienne Ville de Montréal visent notamment à améliorer la sécurité résidentielle des bâtiments, à mettre en valeur les bâtiments barricadés ou vacants, à favoriser la démolition des hangars. D'autres programmes ont pour but l'adaptation du parc résidentiel à des clientèles particulières telles que les aînés ou les personnes à mobilité réduite.

La desserte en équipements et en services collectifs

La présence d'écoles, de garderies, de services médicaux, d'équipements communautaires, culturels et sportifs est primordiale afin d'assurer la qualité des quartiers montréalais.

Bien que la gestion des équipements et des services collectifs relève d'une multitude d'intervenants, l'action municipale est primordiale pour offrir et assurer la qualité des milieux résidentiels. La Ville partage cette responsabilité avec les gouvernements fédéral et provincial ainsi que les organismes privés et communautaires. L'autonomie des différents réseaux amène certains problèmes de coordination et d'évaluation des demandes, de chevauchement de services et de mise en commun des équipements existants.

La Ville de Montréal, à l'échelle des 27 arrondissements, gère un vaste ensemble d'équipements collectifs, sportifs et culturels, offre une gamme variée de services de loisirs et compte une multitude de parcs à l'échelle des quartiers. Elle offre aussi les services de première ligne qui influencent la vie de tous les jours. La qualité des services de propreté et de salubrité, une bonne accessibilité aux différents équipements municipaux tels que les patinoires et les bibliothèques, un entretien soutenu des parcs et des espaces publics, le déneigement efficace des rues sont des actions de base qui permettent d'améliorer la qualité de vie résidentielle.

La problématique de la desserte en équipements et en services collectifs sera documentée lors de l'élaboration du Plan d'urbanisme.

⁷ Ville de Montréal, Portrait socio-démographique de la nouvelle Ville de Montréal et données sur le logement, mars 2001

LES BESOINS EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES ET L'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE JEUNES DE 0 À 16 ANS

Au cours des dernières années, soit de 1996 à 2000, la population de 0 à 16 ans a connu une croissance de 1,2 % sur l'île de Montréal. Cette augmentation camoufle toutefois des différences importantes selon les groupes d'âge. Ainsi, le nombre d'enfants de 0 à 4 ans a légèrement diminué de 1,8 % durant cette période. Le nombre de jeunes de 12 à 16 ans a également diminué de 4,9 %. Par contre, la population d'âge préscolaire et primaire, soit les enfants de 5 à 11 ans, a connu une croissance de 7,8 %. Leur nombre est passé de 129 099 à 139 148.

Tableau II
Répartition des jeunes sur le territoire de l'île de Montréal
selon le groupe d'âge en septembre 2000

Secteurs	0 à 4 ans		5 à 11 ans		12 à 16 ans
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre
Est	11350	11,2	18720	13,5	11962
Centre-Nord	17855	17,6	23092	16,6	13826
Centre-Est	20326	20,0	24600	17,7	13863
Centre-Ouest	16240	16,0	20869	15,0	12594
Centre-ville	1873	1,8	1522	1,1	936
Sud-Ouest	13355	13,1	18879	13,6	11112
Ouest	7886	7,8	9767	7,0	6064
Pointe-Ouest	12844	12,6	21699	15,6	14405
Île de Montréal	101729	100,0	139148	100,0	84762

Sources : Ministère de l'Éducation
Régie de l'assurance maladie (pour les jeunes de 0 à 4 ans)

Il faut également noter que ces changements ne sont pas intervenus de façon uniforme sur le territoire. Globalement, le nombre de jeunes de 0 à 16 ans a connu des augmentations importantes dans les secteurs centre-nord, centre-ouest et ouest de l'île de Montréal (voir la carte III qui suit pour la délimitation des secteurs), avec des croissances respectives de 3,9 %, 6,9 % et 5,6 %. Pour chacun des groupes d'âge précédents, les croissances diffèrent également sur le territoire. Ainsi, malgré une diminution de leur nombre sur l'île, les enfants de 0 à 4 ans ont notablement augmenté dans les secteurs centre-ouest et ouest⁸. Dans ces secteurs, ce groupe d'âge a connu des croissances de 10,9 % et 9,1 %. En ce qui concerne les enfants de 5 à 11 ans, les variations sont également importantes. Alors que ce groupe de la population a diminué de 6,7 % au centre-ville⁹, il a augmenté de plus de 10 % dans les secteurs de l'ouest, du centre-ouest et du centre-nord de l'île¹⁰. Enfin, si le nombre de jeunes de 0 à 16 ans a diminué partout, ce sont les secteurs du centre-ville, du centre-est, de l'est et de l'ouest qui ont enregistré les plus grandes diminutions avec des décroissances respectives de -17,4 %, -10,6 %, -6,1 % et -5,1 %.

⁸ On notera aussi la croissance des jeunes de 0 à 4 ans au centre-ville. Elle a été de 21,8 %, soit une augmentation de 335 individus.

⁹ Le centre-ville correspond aux limites du territoire de l'arrondissement Ville-Marie avant la fusion des municipalités de l'île de Montréal en janvier 2002.

¹⁰ On observera aussi que la croissance de ce groupe d'âge a été moins importante dans l'est (4,7 %) et la pointe-ouest (5,2 %) que pour l'ensemble du territoire de l'île Montréal.

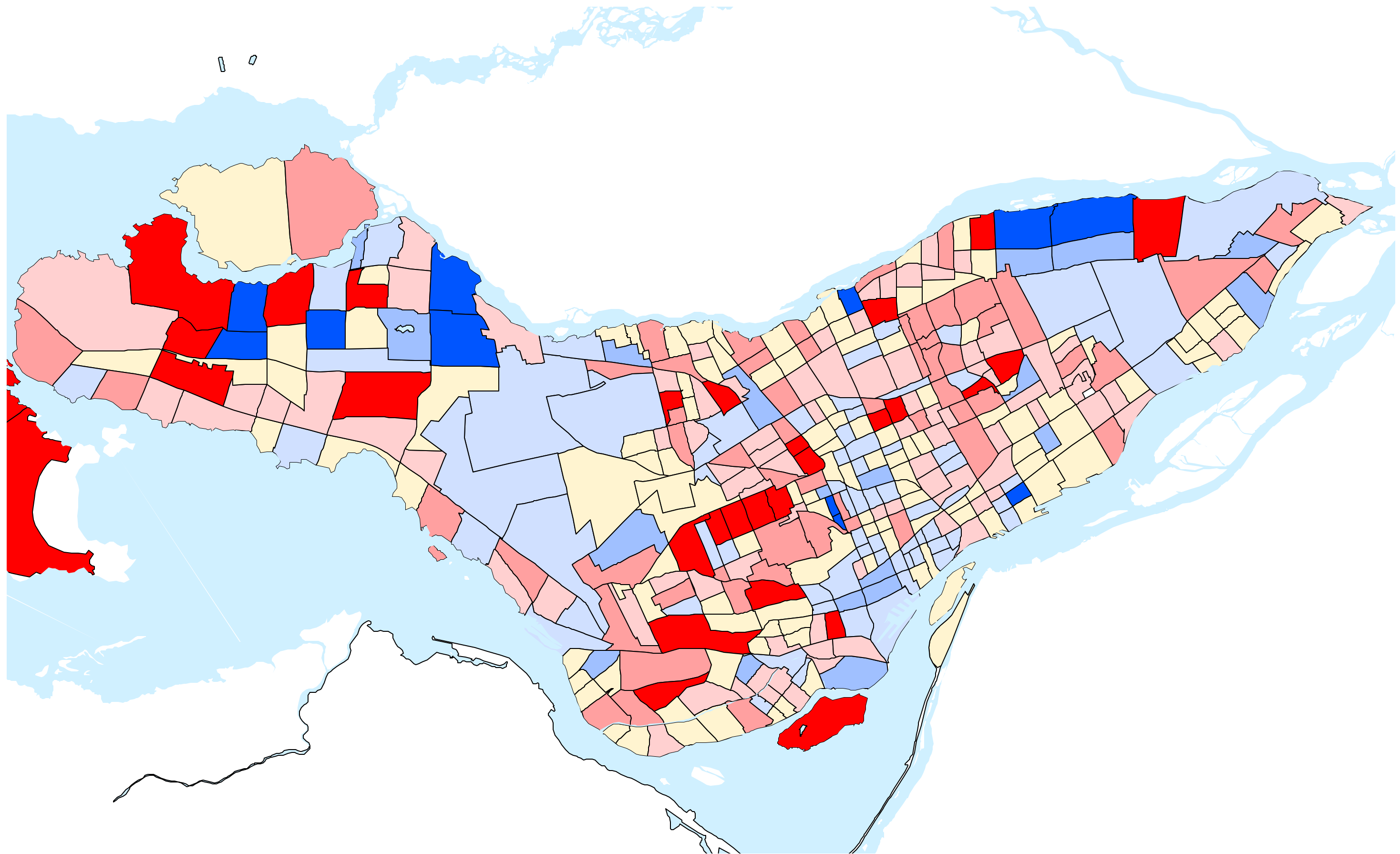
Tableau III
Croissance des jeunes sur le territoire de l'île de Montréal
selon le groupe d'âge de 1996 à 2000

Secteurs	0 à 4 ans		5 à 11 ans		12 à 16 ans
	Nombre	Croissance	Nombre	Croissance	Nombre
Est	-1809	-13,7	838	4,7	-781
Centre-Nord	87	0,5	2400	11,6	-429
Centre-Est	-689	-3,3	1634	7,1	-1652
Centre-Ouest	1600	10,9	1952	10,3	-339
Centre-ville	335	21,8	-109	-6,7	-197
Sud-Ouest	-1163	-8,0	1354	7,7	-337
Ouest	659	9,1	916	10,3	-324
Pointe-Ouest	-908	-6,6	1064	5,2	-269
Île de Montréal	-1888	-1,8	10049	7,8	-4328

Sources: Régie de l'assurance maladie, 1999-2000 (pour les jeunes de 0 à 4 ans)
Ministère de la Santé et des Services sociaux, 1996-1998 (pour les jeunes de 0 à 4 ans)

Cette évolution n'a pas été sans effet sur les besoins en matière d'équipement scolaire, notamment concernant le nombre de places nécessaires dans les écoles primaires. Ainsi, dans certaines **écoles primaires publiques francophones**, le nombre d'inscriptions dépasse les capacités d'accueil (voir la carte IV qui suit). Plusieurs écoles des quartiers Côte-des-Neiges, Cartierville et Parc-Extension vivent cette situation. Elle prévaut également dans plusieurs écoles des arrondissements Pointe-Claire, Beaconsfield–Baie-d'Urfé, Kirkland et Lachine. De plus, quelques écoles primaires publiques francophones situées dans les arrondissements Saint-Laurent, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou et dans le quartier Pointe-aux-Trembles reçoivent aussi un nombre d'élèves qui dépasse leur capacité d'accueil.

De même, certaines **écoles primaires publiques anglophones** situées dans les arrondissements Saint-Léonard, Mont-Royal et LaSalle accueillent un nombre d'élèves plus grand que leur capacité ne le permet. C'est également vrai pour quelques écoles localisées dans les arrondissements Pointe-Claire, Beaconsfield–Baie-d'Urfé, Saint-Laurent et Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest.



LES SERVICES DE GARDE DANS LA RÉGION DE L'ÎLE DE MONTRÉAL L'état de la situation

Au 31 décembre 2000, les besoins de l'île de Montréal en services de garde se chiffraient à 59 102 places soit 41 087 places en installation (garderies privées et Centres de la petite enfance) et 18 015 places en milieu familial. L'île de Montréal dispose présentement de 33 445 places de garde dont 27 366 places en installation. Il en découle un taux moyen de couverture des besoins de 56,6 %. Le taux de couverture des besoins oscillant entre 30,5 % à Rivière-des-Prairies et 529,5 % à Montréal-Centre-ville.

Le niveau de déficit varie beaucoup d'un territoire de CLSC à l'autre. Quatorze territoires sur 35 ne satisfont pas la moitié des besoins en service de garde et quatre territoires affichent un nombre de places supérieur aux besoins de la population résidente. La grande majorité des territoires de CLSC (26/35) affiche des déficits de plus de 500 places, ce qui représente 98,3 % du déficit total de la région.

Dans son plan de développement annoncé en avril 1998, le gouvernement du Québec prévoyait satisfaire la totalité des besoins de la région de l'île de Montréal estimés à 59 305 places en 2005-2006. Cela suppose le développement de 25 860 places avant le 31 mars 2006. Dans son dernier budget permettant l'injection de nouvelles ressources, le gouvernement a décidé de devancer de deux ans l'échéance de réalisation des places en installation. Ainsi, les besoins pour ce type de garde seront satisfaits en 2003-2004 au lieu de 2005-2006.

La problématique

La pénurie de places de garde sur l'île est en grande partie imputable à un sévère problème de disponibilité d'espace physique (terrains et bâtiments) qui affecte le développement des CPE. Parmi les facteurs qui constituent une barrière à l'accessibilité et à la disponibilité des espaces on retrouve:

- la présence d'éléments patrimoniaux à protéger,
- la réglementation urbaine n'autorisant l'implantation des CPE que dans les secteurs zonés «commercial», ou nécessitant le recours à des dérogations pour les secteurs résidentiels,
- des coûts élevés de recyclage de bâtiments à cause du cadre bâti, la contamination qui affecterait plus de 60 % des terrains disponibles ,
- un indice de richesse foncière plus élevé à Montréal qu'ailleurs, ce qui implique des terrains plus chers, dont il n'est pas toujours tenu compte dans les règles budgétaires appliquées par le ministère.

À ces difficultés, il faut ajouter celles liées à la recherche de financement, les banques étant réticentes à prêter aux CPE qu'elles considèrent comme des partenaires à risque. Ceci explique en partie la différence observée dans les niveaux de concrétisation des projets qui se situent à 84,8 % pour les garderies conventionnelles et 41,8 % pour les CPE.

La tendance observée dans le développement des places de garde en milieu familial est liée à d'autres facteurs spécifiques à des particularités de l'île de Montréal (un indice plus élevé de défavorisation socio-économique, un cadre bâti qui ne correspond pas aux exigences de ce type d'activités, un environnement social instable marqué par l'absence de liens entre les résidents et une grande diversité ethnique sur un territoire donné).

Le développement harmonieux et équitable des services de garde sur l'île requiert la collaboration des intervenants du milieu (Centres locaux de développement, tables locales de concertation, CLSC, l'administration locale et le Ministère de la Famille et de la Petite enfance). L'émergence de projets viables en dépendra.

... Encadré III

Parmi les problématiques spécifiques au développement des services de garde sur l'île de Montréal, celles qui semblent constituer le plus grand frein concernent l'accessibilité et la disponibilité d'espace physique pour les installations et l'émergence des projets. Dans le cas de l'accessibilité des espaces physiques, la Ville de Montréal comme pouvoir public local devra, pour les territoires de CLSC où les déficits sont les plus importants :

- Exercer un leadership pour favoriser la restauration de terrains contaminés pouvant convenir à l'implantation d'un CPE; la Ville pourrait travailler à la mise en place d'un programme, en collaboration avec le ministère de la Famille et de l'Enfance, lui permettant d'acquérir des terrains jugés propices à l'implantation d'un CPE et de les faire décontaminer pour ensuite les céder à un prix abordable aux promoteurs. Les coûts de l'opération seraient assumés par la municipalité et le gouvernement du Québec dans des proportions à négocier ultérieurement.
- Revoir la réglementation afin de permettre, sans démarche dérogatoire, la présence des CPE dans les secteurs zonés résidentiels tout en minimisant les nuisances sur le voisinage.
- Fournir les ressources appropriées pour favoriser l'émergence des projets viables.



Les parcs, les espaces verts et les arbres

La présence de parcs, d'espaces verts et d'arbres dans les quartiers est essentielle pour assurer la qualité des milieux de vie résidentiels. Cependant, la présence de végétation ainsi que l'accès de la population à des espaces verts ou des parcs varient d'un quartier à l'autre en fonction de la géographie, de la densité de population et de l'époque du développement de ces quartiers. En conséquence, la répartition des espaces verts est inéquitable sur le territoire. Par exemple, dans l'ancienne Ville de Montréal, le ratio d'espaces verts locaux varie de 1,45 hectare par 1 000 habitants dans l'arrondissement Ahuntsic–Cartierville à 0,28 hectare par 1000 habitants dans l'arrondissement Villieray–Saint-Michel–Parc-Extension.



L'accès à des lieux publics de socialisation et aux espaces verts devrait être amélioré dans certains secteurs de l'île notamment dans les quartiers densément construits où le tissu urbain est serré. Toutefois, l'acquisition de terrains dans ces secteurs pose souvent problème étant donné la rareté des espaces disponibles, les coûts élevés d'acquisition et la contamination probable d'une portion importante de ces terrains. La question de la répartition inégale des espaces verts doit être considérée en priorité dans la création de nouveaux espaces publics à Montréal.

La qualité des parcs est aussi déterminante pour les milieux résidentiels. La forte intensité d'utilisation des parcs dans certains secteurs de l'île en déficit entraîne une détérioration rapide des équipements et leur confère une apparence délabrée. Les parcs qui sont plus détériorés sont souvent moins bien respectés par le public. Aussi, une meilleure appropriation des parcs et espaces verts par la population contribuerait à maintenir l'état des lieux publics existants. D'autre part, un remplacement systématique des équipements désuets permettrait d'allonger la durée de vie des équipements et contribuerait à une meilleure image des espaces publics.

Pour les nouveaux développements résidentiels, l'acquisition de terrains aux fins de parcs lors d'opérations cadastrales (10 % de la superficie du terrain) permet d'aménager des espaces verts. De façon à garantir la pertinence et la qualité des espaces verts, la Ville doit s'assurer que les espaces publics soient intégrés dès le départ à la grille de rue. Ceci, en tenant compte à la fois de la protection et de la mise en valeur des éléments et milieux naturels, lorsqu'il y a lieu, et de la desserte de la population en fonction des espaces publics existants à proximité.

Enfin, la qualité de l'environnement urbain s'appuie également sur la présence d'arbres. Toutefois, une part importante des bois de l'île de Montréal est menacée de disparition par le développement que ce soit à des fins résidentielles ou autres. Il apparaît impératif d'identifier les aires à protéger et de mettre au point des moyens de les soustraire au développement.

Par ailleurs, dans les nouveaux espaces résidentiels, on constate trop souvent l'absence d'arbres qui s'explique en partie par le fait que ni l'espace ni les conditions requises aux plantations n'ont été prévus alors que l'étaient ceux requis aux constructions et aux infrastructures. Les approches de planification et de développement doivent être modifiées pour inscrire l'arbre parmi les priorités de planification au même titre que les infrastructures. À cet égard, seule une orientation claire reconnaissant l'arbre comme un élément végétal essentiel à la vie urbaine permettrait une concertation des différents intervenants impliqués.

Finalement, le programme de plantation d'arbres publics de l'ancienne Ville de Montréal ne permettait pas, au rythme de 2 500 plantations par année, d'augmenter le nombre d'arbres. Ce programme doit être intensifié et encadré par une gestion globale qui tienne compte des contraintes de croissance des arbres en milieu urbain afin de proposer des solutions réalistes et opérationnelles.



La desserte commerciale locale

La qualité d'un milieu résidentiel repose en partie sur la proximité d'établissements fournissant les biens et services de base essentiels à la vie quotidienne des résidents d'un quartier (épicerie, pharmacie, salon de coiffure, etc.). La proximité de commerces de première nécessité permet l'accessibilité à pied à certains services et réduit l'utilisation de l'automobile. Lorsque les rues commerçantes locales font partie intégrante du quartier résidentiel, elles ajoutent à la diversité et à l'animation sur le territoire.

Plusieurs quartiers de l'île sont riches en artères commerçantes. Plusieurs arrondissements comprennent aussi des petites concentrations commerciales et de services. Toutefois, les récents développements résidentiels sur le territoire sont souvent très homogènes et n'intègrent pas toujours des services commerciaux ou collectifs tels que les écoles, les garderies ou des petites épiceries. Les nouveaux développements résidentiels devraient intégrer des commerces de première nécessité à distance de marche des résidences.

Le transport en commun

De façon générale, la densité moyenne de construction des quartiers montréalais permet une desserte relativement efficace en transport en commun. L'utilisation du transport collectif a tout de même connu une baisse significative depuis une vingtaine d'années. Comme les budgets d'exploitation ont été revus à la baisse depuis quelques années, la qualité du service s'en est aussi trouvée affectée. En contrepartie, de plus en plus de déplacements se font en automobile, pour tous les motifs. L'augmentation de l'utilisation de l'automobile entraîne une plus grande pollution de l'air et du bruit à l'échelle de la ville.

En vue d'accroître la qualité de vie résidentielle, l'aménagement de la ville et l'offre de transport en commun doivent viser une réduction de la dépendance à l'automobile. Le Plan d'urbanisme préconise donc d'accroître l'offre de transport en commun, principalement pour les déplacements liés au travail. De plus, le Plan préconise de consolider les secteurs résidentiels aux abords des infrastructures lourdes de transport collectif. La qualité du service de transport en commun doit être reconnue comme l'une des conditions de la qualité résidentielle à Montréal.

Les premières mesures devront viser une amélioration de l'offre de transport en commun vers les principaux secteurs d'emploi de l'île. La très grande majorité (92 %) de la population active de Montréal travaille sur l'île. Au

total, celle-ci occupe 660 000 emplois situés sur le territoire de Montréal, ce qui représente les deux tiers des emplois de l'île. C'est donc dire que la majorité des déplacements liés au travail sur l'île de Montréal proviennent des quartiers résidentiels montréalais.

D'autres mesures devront permettre d'assurer une desserte adéquate en transport collectif pour les déplacements liés aux études, au magasinage et aux loisirs. En améliorant, de façon générale, l'offre de transport en commun vers les principaux secteurs d'emploi et de commerce, les résidents montréalais auront un meilleur accès aux divers pôles de services. Cela signifie également d'augmenter, dans certains cas, la fréquence du service en autobus vers les infrastructures lourdes de transport en commun (métro et train).

En plus de l'offre globale du réseau de transport collectif, la fréquence du service, son confort et sa fiabilité demeurent des conditions importantes pour accroître l'utilisation du transport en commun. Dans ce cas, il s'agit d'un problème de ressources financières liées au budget d'exploitation. Aux yeux de nombreux usagers, le transport en commun ne pourra pas devenir une alternative valable à l'automobile s'il ne rencontre pas ces critères d'efficacité et de fiabilité. Toute mesure visant à accroître et améliorer l'offre de transport en commun doit être vue comme une mesure qui améliore la qualité de vie à Montréal.

1.4 L'accessibilité à un logement abordable

Un des grands défis à Montréal est que l'ensemble de la population puisse bénéficier d'un logement confortable et sécuritaire. Les clientèles les plus vulnérables qui sont susceptibles d'éprouver des difficultés sur le marché résidentiel sont les ménages à faible revenu. La Ville et les instances gouvernementales doivent répondre aux demandes de ces clientèles qui présentent des besoins particuliers de logement.

L'habitation sociale s'imbrique aujourd'hui dans un consortium d'interventions axées vers la réinsertion sociale, l'organisation communautaire, le soutien à l'autonomie des personnes et bien d'autres domaines. Les clientèles telles que les aînées, les nouveaux arrivants et les personnes souffrant de problèmes mentaux, de déficiences intellectuelles et différents handicaps présentent des besoins particuliers en matière de logements sociaux et adaptés.

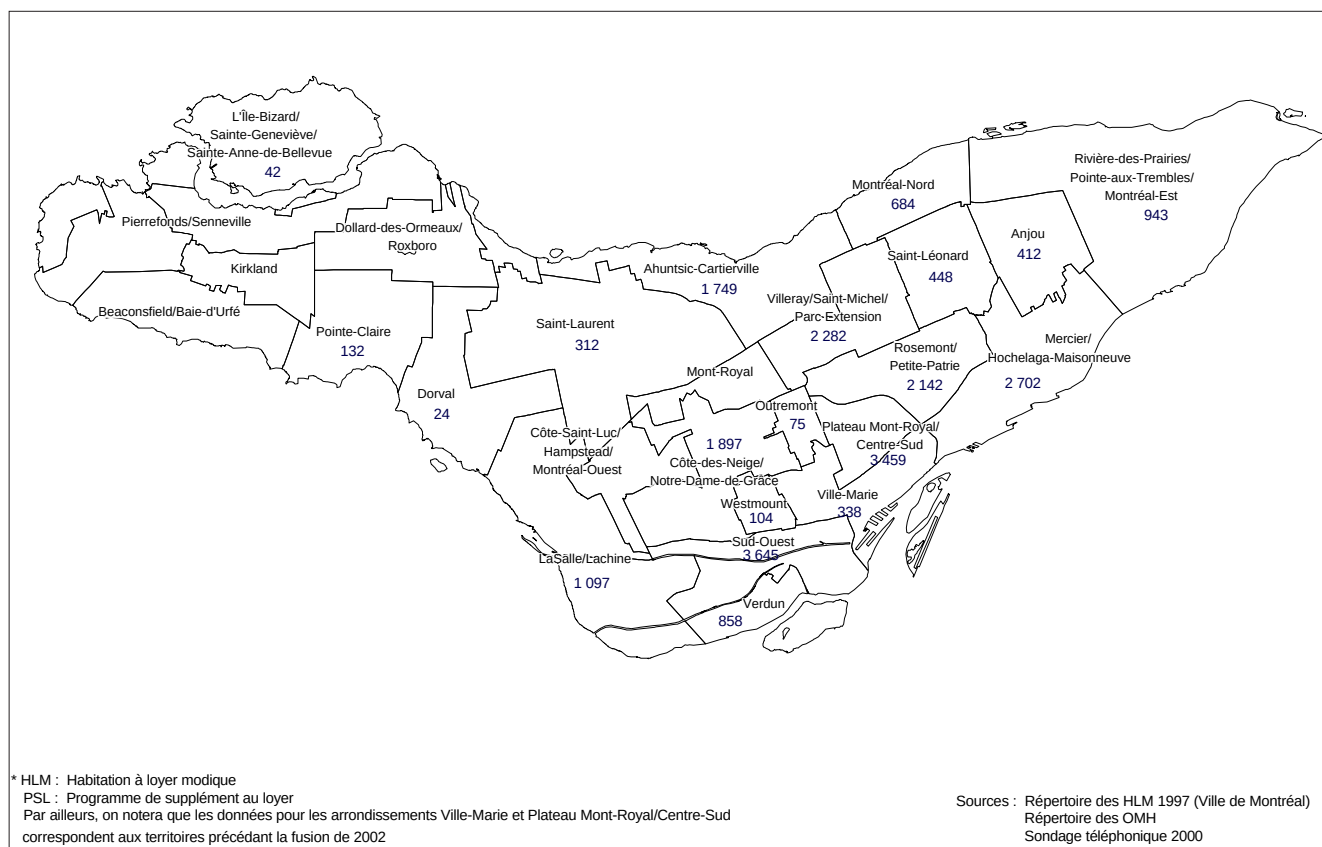
En dépit d'un marché locatif réputé parmi les plus abordables dans les grandes villes nord-américaines¹¹, l'ancienne Ville de Montréal connaît depuis 1991 une augmentation du nombre de ménages devant consacrer plus de 50 % de leur revenu en frais de logement (86 050 en 1996).

Par ailleurs, on assiste présentement à un resserrement important de l'habitation locative ce qui exerce une pression sur la disponibilité des logements et la hausse des loyers. Ces dernières années, les listes de l'Office municipal d'habitation font état d'au moins 7 000 ménages dûment inscrits (admissibles) en attente de HLM dont la moitié des cas sont des ménages d'origine immigrante. La carte VI montre le nombre total d'habitations à loyer modique (HLM) et de logements qui bénéficient du programme de supplément au loyer (PSL) sur l'île de Montréal.

De concert avec les gouvernements, la Ville a pour objectif de favoriser l'accès à un logement à prix abordable pour les populations à faible et moyen revenus. Un travail concerté entre le réseau de la santé et les instances responsables de l'habitation et de la planification urbaine serait nécessaire afin d'offrir des logements et des services qui répondent aux besoins des clientèles plus vulnérables.

Le gouvernement, avec les différentes municipalités, devraient mettre en place des mesures réglementaires ainsi que des programmes pour s'assurer qu'une proportion de 10 % de l'ensemble des logements construits par le secteur privé soit réservée à des « logements abordables » dans l'agglomération.

Carte VI
Répartition des 23 345 HLM et PSL*, par arrondissement



¹¹ À titre d'exemple, Statistique Canada indiquait en 1996 que la moyenne des loyers pour un logement de quatre pièces était de 460 \$ à Montréal et 880 \$ à Toronto.

2. Montréal, coeur économique de l'agglomération

Le devenir de l'économie de Montréal est un enjeu majeur au cœur de la problématique de développement et d'aménagement de la ville et de la région montréalaise. Quelles sont les forces de transformation de l'économie? Quelles sont les activités économiques en croissance et comment se déploient-elles à l'échelle de la région et de la ville? Quels sont les espaces d'accueil disponibles, la nature des activités qui peuvent s'y développer et les formes d'aménagement à privilégier? Doit-on préserver les anciens espaces industriels et les infrastructures de transport intermodal à Montréal? Comment organiser les réseaux de transport de manière à favoriser le développement économique et améliorer l'environnement urbain? Ces questions soulèvent autant d'enjeux qui interpellent des choix et des stratégies à définir dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Montréal.

2.1 La compétitivité économique de la métropole

Dans le contexte de la mondialisation de l'économie qui exacerbe la compétitivité entre les métropoles, la valeur du cadre urbain qu'offre une ville est devenue, pour de nombreuses entreprises, un des facteurs prépondérants dans le choix de l'emplacement d'un siège social ou d'une unité de production manufacturière. À cet égard, les principaux éléments qui façonnent l'attrait de la métropole sont, entre autres, le prestige du centre des affaires comme lieu d'échanges, le dynamisme des institutions, particulièrement sur le plan de la recherche, l'offre et les conditions des infrastructures industrielles, l'accessibilité à des infrastructures de transport vouées à l'import-export des marchandises, la gamme et la proximité de fournisseurs et de services aux entreprises, la qualité du milieu de vie qui s'offre aux travailleurs, etc.

L'attraction d'entreprises prospères rejaillit sur le milieu en stimulant l'investissement privé dans l'économie locale et le réinvestissement public dans l'amélioration du cadre urbain. Reconnaisant cette interdépendance entre la qualité du milieu urbain et la compétitivité de la métropole, le Plan d'urbanisme et le Plan de développement économique identifieront, en convergence avec les orientations du Cadre d'aménagement métropolitain, les conditions propices à la croissance économique et au développement harmonieux du territoire.

Les vecteurs de la transformation économique de la métropole

L'évolution de la structure économique de la région montréalaise se réalise au profit d'une économie qui s'adapte aux nouveaux impératifs économiques qu'impose la libéralisation des échanges commerciaux. L'expansion actuelle de l'économie montréalaise est principalement générée par la demande sur les marchés extérieurs. La grande majorité des exportations manufacturières québécoises se font vers les États-Unis, principalement dans les états du Nord-Est et les états du bassin des Grands-Lacs. Les échanges accrus avec les États-Unis sont en partie redevables au secteur manufacturier de haute technologie de la région de Montréal, soit principalement les industries de l'aérospatiale, du matériel de télécommunications et des produits multimédias. Historiquement, les manufacturiers exportateurs de la région de Montréal étaient tournés vers le marché intérieur canadien contrairement aux exportateurs des autres régions qui exportaient vers le Nord-Est américain des produits semi-transformés (papier journal, métaux primaires, aluminium, etc.). Cette croissance des exportations stimule les investissements de la part des entreprises, favorise la création d'emploi et le développement économique dans la région de Montréal.



Les innovations technologiques jouent un rôle déterminant dans le processus d'adaptation et de croissance économique. Au Québec, et particulièrement dans la région de Montréal, les industries dites de la «nouvelle économie» sont devenues la locomotive au chapitre de la création d'emplois. En sus des emplois à haut contenu de savoir créés par les entreprises manufacturières de haute technologie, l'expansion de l'économie du savoir se réalise grâce à la croissance de l'emploi dans les services aux entreprises issues notamment des nouvelles technologies de l'information. Cette croissance soutenue des services aux entreprises observée dans l'économie montréalaise constitue une des grandes tendances de la restructuration des grands centres urbains et est une manifestation du virage vers une économie qui compte de plus en plus d'emplois à haut contenu de savoir.

L'économie de la région de Montréal crée aussi davantage d'emplois pour l'ensemble des travailleurs. La diversification de l'économie assure en effet une offre d'emplois variés, notamment dans les secteurs traditionnels, plus propices à l'intégration au marché du travail d'une plus grande partie de la main-d'œuvre. À elles seules, les industries manufacturières traditionnelles de faible technologie, comme par exemple les secteurs de l'alimentation et du vêtement, représentent la moitié de l'emploi manufacturier, soit plus de 10 % de l'emploi total de la région. Plusieurs de ces industries traditionnelles dominantes doivent développer des habiletés afin de demeurer concurrentielles. À l'heure de la libéralisation des échanges et de la «nouvelle économie», l'intégration d'applications technologiques aux modes de production et de gestion des entreprises traditionnelles est un outil essentiel d'adaptation et d'ouverture vers de nouveaux marchés. Les secteurs d'activités qui peuvent percer hors de l'aire naturelle du marché québécois offrent d'ailleurs de meilleurs potentiels de création d'emplois et de croissance économique pour la région.

Les stratégies de développement économique et urbain doivent miser sur les atouts de Montréal pour attirer des entreprises qui pourront prendre de l'expansion sur des marchés extérieurs. À cet égard, un des atouts majeurs qui confère un avantage comparatif à Montréal est son rôle de plaque tournante pour la distribution de marchandises en Amérique du Nord. L'accessibilité et la qualité des services de transport de marchandises représentent des facteurs de localisation tant pour des industries manufacturières exportatrices que pour le secteur de la distribution de marchandises qui recherchent des liaisons efficaces avec les marchés nord-américains et européens.

Montréal, métropole québécoise branchée sur l'économie internationale

Une nouvelle toile de métropoles constituée de villes-région de taille moyenne se dessine sur la scène continentale nord-américaine. Montréal peut se positionner pour appartenir à cette catégorie de métropoles dont les bases économiques s'appuient sur une fonction territoriale élargie et sur une fonction internationale de par leurs liens commerciaux accrus avec les marchés extérieurs.

Sa fonction de métropole territoriale se renforce par son rôle accru de distribution et de diffusion à l'ensemble du Québec. Avec l'accélération des fusions d'entreprises et la progression des transports et des technologies de communication, les firmes établies sur le territoire québécois sont de plus en plus directement liées aux entreprises manufacturières et de services de l'agglomération montréalaise. Aussi, même si Montréal ne figure plus parmi les métropoles qui jouent un rôle prépondérant de contrôle et de décision d'envergure nationale et internationale, elle peut participer davantage à la vie internationale en misant sur sa capacité productive, notamment dans le secteur de la haute technologie, à être branchée sur les réseaux économiques internationaux.

2.2 Montréal, au centre de l'activité économique de l'agglomération

La structure économique de la métropole se transforme principalement à partir de la mutation en cours au centre de l'agglomération : les pertes d'emplois enregistrées dans le secteur manufacturier traditionnel y sont compensées par des gains qui se réalisent principalement dans l'économie du savoir, particulièrement dans les services aux entreprises, dans le manufacturier de haute technologie ou encore dans le secteur des arts et des médias. Le devenir de la métropole dépendra du succès à réaliser cette transition de la structure économique de Montréal (voir l'encadré no 4).

La disparité des rythmes de croissance de l'emploi observée entre Montréal et ses couronnes ne doit pas être interprétée comme le reflet d'un redéploiement de l'activité économique vers la périphérie aux dépens du centre de l'agglomération. Avec plus d'un million d'emplois, Montréal agglomère 70 % des emplois de la région métropolitaine et connaît un nouvel essor depuis le milieu des années 1990 (voir l'encadré no 5).

La force d'attraction de Montréal

Contrairement à ce que l'on observe dans plusieurs agglomérations nord-américaines qui ont connu des vagues successives de décentralisation des activités économiques, Montréal, ville centrale, concentre toujours une très forte densité d'entreprises de secteurs économiques diversifiés. Plusieurs villes centrales nord-américaines ont, en effet, été dépouillées de leur fonction et de leur caractère au profit du développement de villes périphériques concentrant des activités qui auparavant se localisaient généralement au cœur de l'agglomération.

Après l'étalement résidentiel suivi du déploiement commercial et industriel, ce sont les services à la production, d'abord des activités routinières («back office») ensuite des activités du tertiaire moteur, qui s'implantent dans des villes de banlieue dont l'économie se diversifie et se renforce. En fait, après le départ de la population vers les banlieues, plusieurs villes centrales de grandes agglomérations américaines voient maintenant leur masse critique d'emplois diminuer au point où le centre ne joue plus le rôle de moteur économique de la région. Selon une étude du Center on Urban and Metropolitan Policy¹², New-York et Chicago demeuraient, en 1999, les deux seules villes sur treize grandes métropoles des États-Unis où la majorité des activités de bureau sont regroupées au centre-ville. Cette étude portant sur l'étalement de l'emploi dans une centaine de régions métropolitaines américaines rapporte que, en moyenne, seulement 22 % des emplois se concentrent à moins de 5 kilomètres du noyau central de l'agglomération.

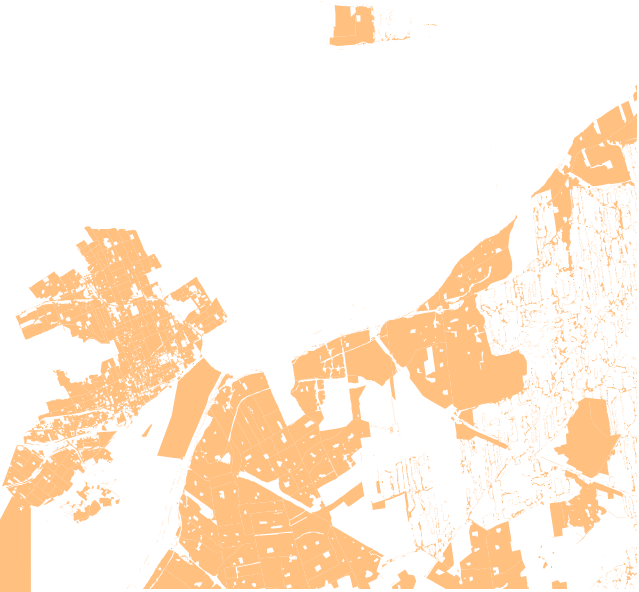
Le développement urbain de la région de Montréal n'échappe pas à cette tendance à la décentralisation des fonctions économiques comme en témoigne l'évolution de l'urbanisation et de l'emploi à l'échelle de la région. En effet, le déploiement de l'activité économique se poursuit sur un territoire qui s'étend dans la foulée de l'étalement des lieux de résidence.

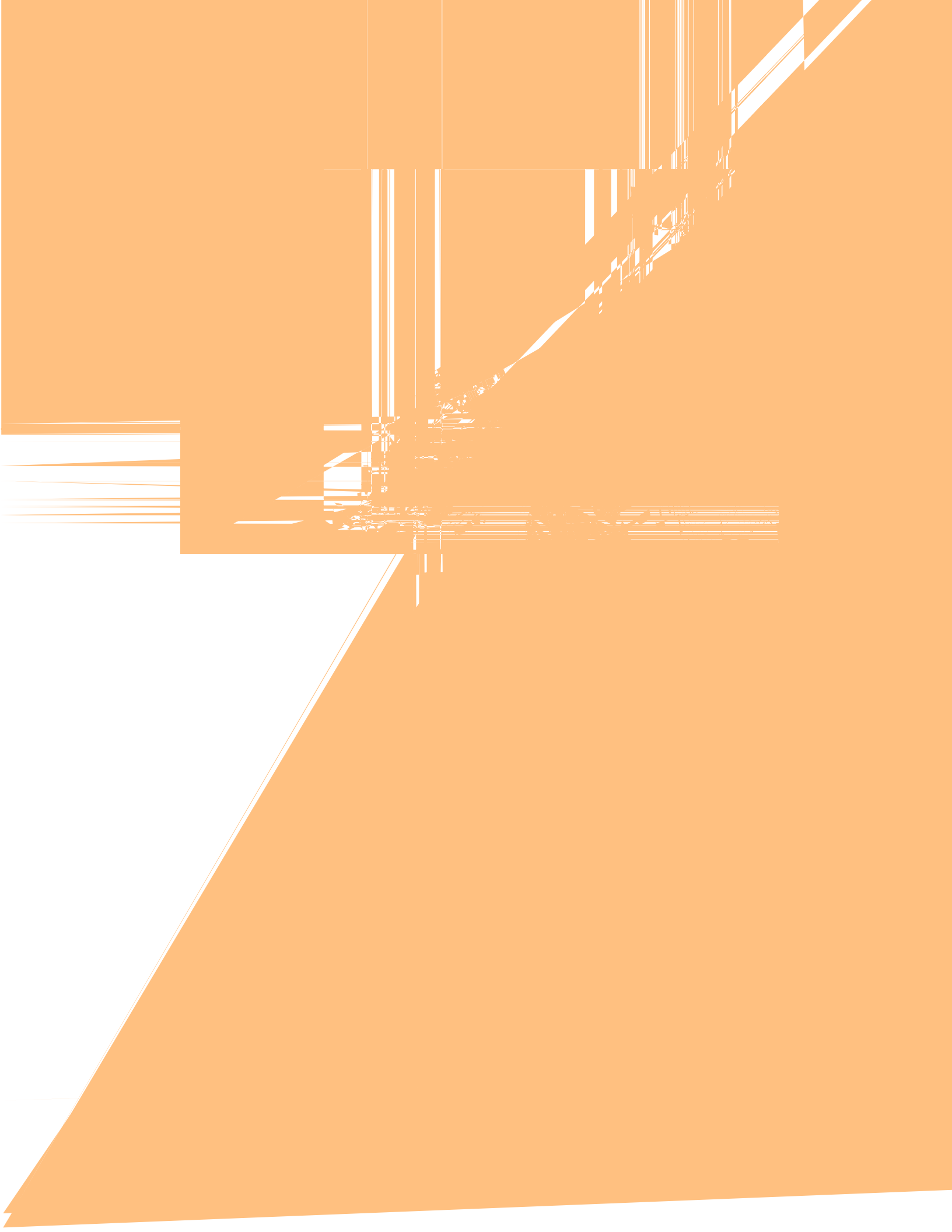
Or, cet étalement de l'espace économique n'est pas comparable à la décentralisation marquée observée dans d'autres métropoles nord-américaines : la proportion de l'emploi localisé dans un rayon de 5 à 6 kilomètres du centre-ville¹³, s'établissait à près de 40 % de l'emploi de la région métropolitaine de Montréal en 1996 alors qu'à Toronto, en 1997, cette donnée est semblable à celle observée dans les agglomérations américaines, soit approximativement 20 %.

On dénombre dans ce périmètre central de l'agglomération montréalaise, près de 60 % des emplois du secteur tertiaire moteur et 50 % de l'emploi dans les services gouvernementaux, d'enseignement et de santé. Près du quart de l'emploi métropolitain rattaché aux entreprises manufacturières et aux activités de distribution se retrouve aussi au centre de l'agglomération malgré les effets de la «désindustrialisation». La représentation cartographique de la localisation des établissements pour certaines activités économiques offre un portrait révélateur de la force d'attraction de Montréal.

¹² Center on Urban and Metropolitan Policy, The Brookings Institution, Survey Series, May 2001.

¹³ Pour fins de comparaison avec les données de l'étude citée à la note précédente, cette zone est délimitée, à l'ouest et au nord, respectivement par les autoroutes Décarie et Métropolitaine, à l'est par le boulevard Saint-Michel, les rues Sherbrooke et Viau, et par le fleuve au sud. Sont aussi inclus les emplois localisés dans les secteurs de recensement à proximité du pont Jacques-Cartier dans la ville de Longueuil.





L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

De 1981 à 1996, le nombre d'emplois situés sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal est passé de 1,34 à 1,46 millions, soit une croissance relative de 9 % représentant une augmentation de 0,6 % par année. Ce rythme représente une valeur moyenne par rapport aux autres grandes régions métropolitaines nord-américaines, supérieure à celle de Boston ou de San Francisco mais cinq fois inférieure à celle de Seattle et d'Atlanta. La part relative du secteur tertiaire dans l'emploi total est passée de 70 % à 79 % au cours de cette période suite à l'effet combiné d'importants gains dans le secteur tertiaire et de pertes enregistrées dans le secteur manufacturier. Cette répartition de l'emploi tertiaire et manufacturier dans l'économie de la région montréalaise se compare aussi à celle de la région de Toronto et à celle de nombreuses métropoles nord-américaines.

Croissance soutenue de l'emploi dans le secteur tertiaire, les services aux entreprises en tête

Les innovations sur le plan technologique et de la gestion des entreprises contribuent à la croissance du secteur tertiaire moteur. La spécialisation et à la complexification des tâches expliquent le développement soutenu des services aux entreprises et du secteur conseil en particulier. Dans la région de Montréal, de 1981 à 1996, l'emploi a presque doublé dans les services aux entreprises et selon les récentes données, le taux de croissance annuel de ce secteur d'activités se serait accru depuis 1996.

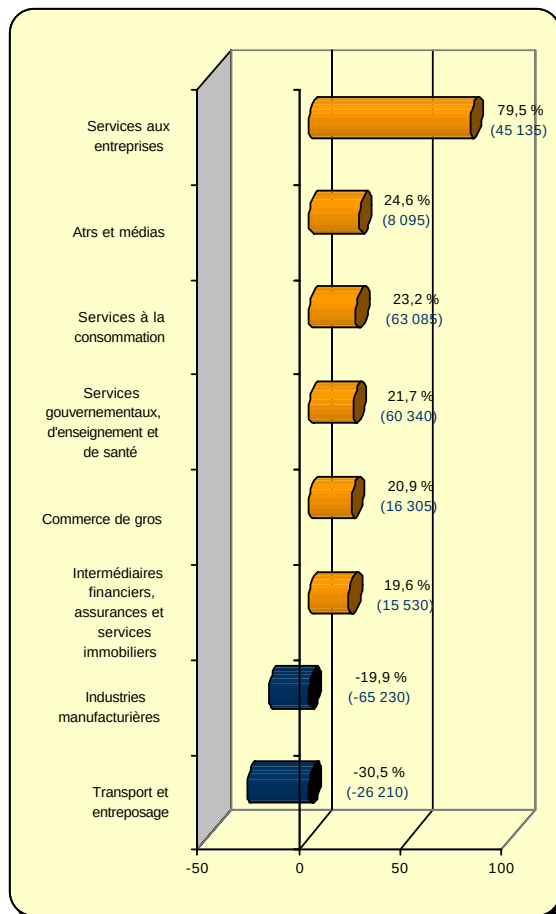
Un autre pan d'activités dont la croissance se démarque dans le secteur tertiaire est celui des arts et des médias dans lequel l'emploi s'est accru de 25 % de 1981 à 1996. La performance des industries de l'édition, des médias et des spectacles confirment la place de Montréal comme centre de création et de diffusion culturelle sur son aire de marché francophone. Cette position de monopole sur le continent nord-américain confère un avantage comparatif pour la compétitivité de Montréal face à l'essor que connaît l'industrie du divertissement, le cinéma notamment, sur le plan international.

Le nombre d'emplois a aussi augmenté de près du quart dans le secteur des services à la consommation. Ce sont les services de soins personnels, de restauration, de loisir et de divertissement qui se démarquent par un accroissement du tiers de 1981 à 1996. La croissance de ces services s'explique par l'évolution des modes de vie qui favorisent l'augmentation de la part de la consommation de services dans le budget des ménages. Dans le secteur des services gouvernementaux, la croissance de l'emploi est appuyée par la hausse massive des travailleurs dans les services de santé.

Le secteur des transports est la seule composante du secteur tertiaire qui a subi des pertes massives d'emplois de 1981 à 1996 et ce, particulièrement dans le transport ferroviaire. Le repli de l'emploi dans le transport sur rail s'explique par la croissance du transport des marchandises par camion et par de sévères rationalisations des emplois administratifs au sein des entreprises. Malgré cette transformation, Montréal demeure un important centre de distribution de marchandises sur le continent en raison de sa localisation privilégiée où convergent les réseaux de transport maritime, ferroviaire, routier et aérien.

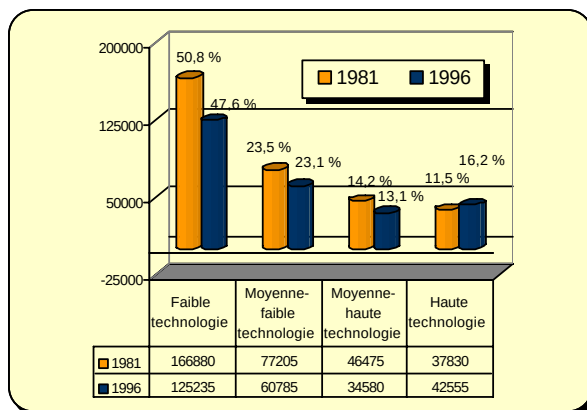
Graphique IX

Croissance des emplois dans les principaux secteurs d'activité de l'agglomération, de 1981 à 1996



Graphique X

Évolution du nombre d'emplois dans l'industrie manufacturière de l'agglomération selon le niveau technologique, de 1981 à 1996



Sources : Statistique Canada, recensements de 1981 et 1996

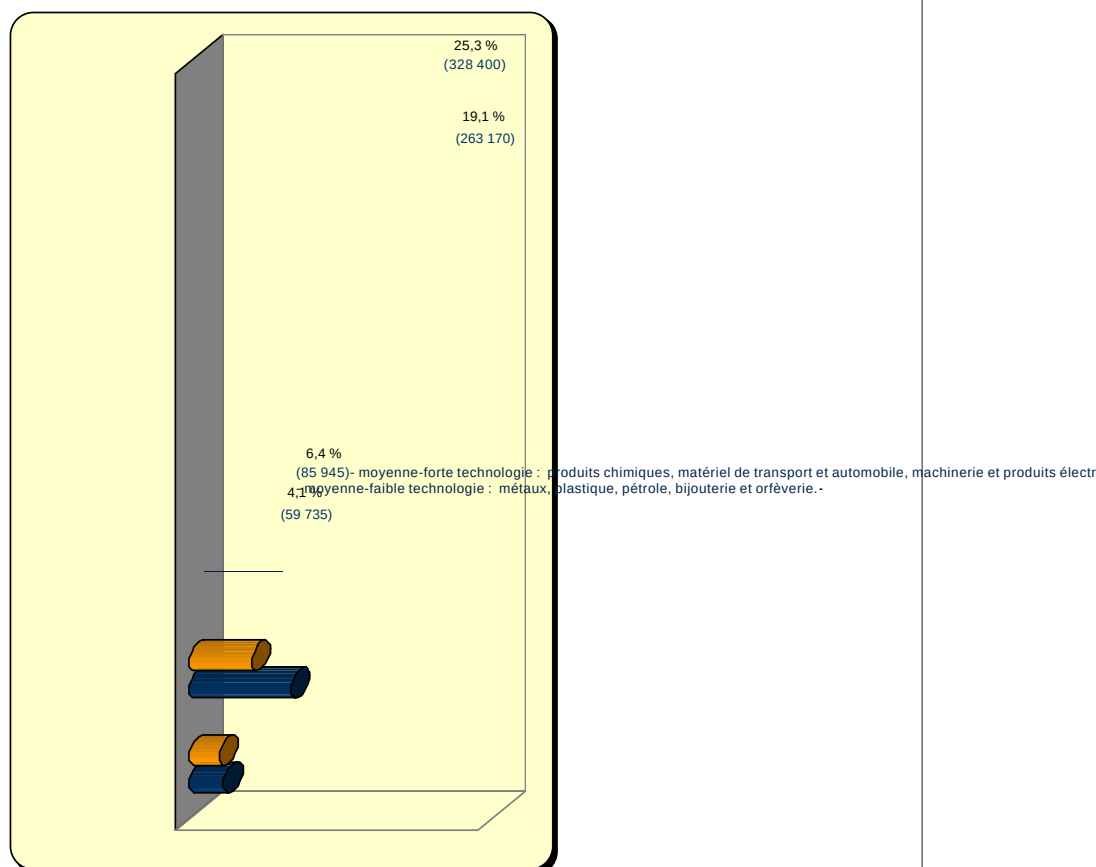
Un secteur manufacturier diversifié qui se renforce

À l'instar d'autres métropoles, Montréal a subi une «désindustrialisation» liée au déclin d'activités manufacturières traditionnelles. De 1981 à 1996, l'emploi a diminué de 20 % dans le secteur manufacturier. On constate toutefois l'essoufflement de cette tendance depuis le milieu des années 1990 avec une hausse de 8 %, de 1996 à 2000, de l'emploi manufacturier tant sur le territoire de l'ancienne Ville de Montréal que pour la région métropolitaine¹⁴.

Comme en témoigne le graphique X, la structure de l'emploi manufacturier s'est déplacée légèrement vers les industries de plus forte technologie de 1981 à 1996¹⁵. Au Québec, les entreprises de haute technologie se concentrent dans l'agglomération de Montréal. La production de haute technologie a pris une importance grandissante dans la part québécoise du commerce international, passant de 10 % à 27 %, de 1976 à 1999. Aussi, même si elles ne représentaient que 16 % de l'emploi manufacturier en 1996, la progression de l'emploi dans les secteurs de haute technologie est un facteur d'autant plus positif qu'ils procurent un plus grand nombre d'emplois hors fabrication, notamment en recherche et développement.

Graphique XI

Répartition des emplois dans les principaux secteurs d'activité de l'agglomération, de 1981 à 1996



Sources : Statistique Canada, recensements de 1981 et 1996

Malgré la diminution des emplois dans les secteurs de plus faible technologie, les industries qui produisent des biens non durables comme les vêtements et les aliments, représentent une proportion importante de l'économie montréalaise avec près de la moitié des emplois manufacturiers. Il faut souligner que la baisse de l'emploi, dans plusieurs secteurs manufacturiers, masque des gains de productivité importants réalisés grâce à l'intégration de nouvelles technologies aux modes de production et de gestion. De plus, une partie du déclin de l'emploi est attribuable à l'impartition de fonctions de gestion par les entreprises manufacturières à des entreprises de services spécialisés.

Montréal : une structure économique en transition

En 1996, on dénombrait sur le territoire de la nouvelle Ville de Montréal plus d'un million d'emplois. Au cours de la période s'échelonnant de 1981 à 1996, l'emploi a diminué de 2,5 % dans l'île de Montréal. Cette décroissance de l'emploi reflète les effets de la restructuration économique qui affecte surtout les espaces d'urbanisation plus ancienne où de nombreuses pertes d'emplois sont attribuables au déclin des activités manufacturières traditionnelles et au repli dans le secteur des transports.

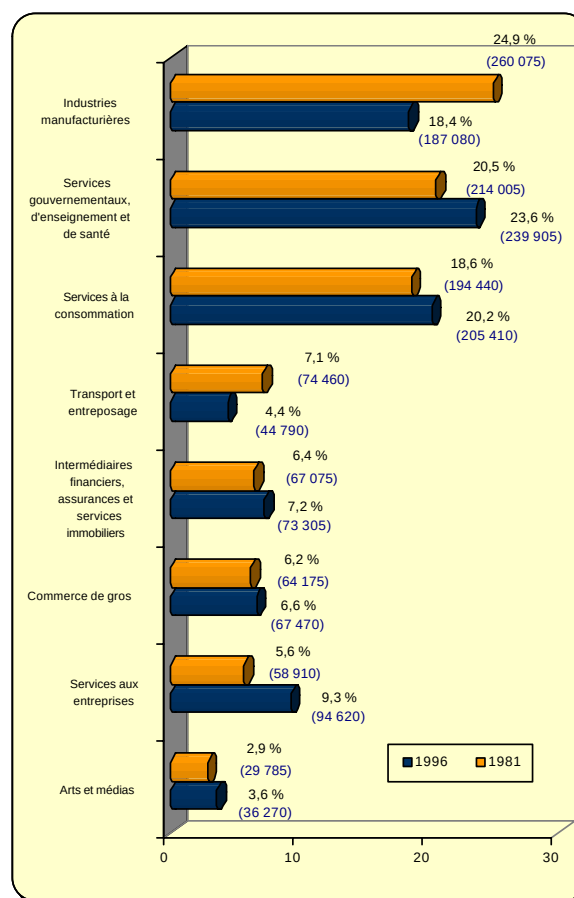
De 1981 à 1996, un emploi sur trois a été perdu dans ces secteurs d'activités. Les territoires durement touchés ont été Ville-Marie, Sud-Ouest, Lachine, Montréal-Nord, Montréal-Est et Saint-Léonard. À lui seul, l'arrondissement Ville-Marie a perdu près de 15 000 emplois, soit 50 % des emplois manufacturiers dénombrés en 1981 sur ce territoire. Montréal-Est a subi une perte de 7 500 emplois qui représente une diminution de 72 % de sa base manufacturière de 1981. De récentes données laissent toutefois entrevoir la fin du mouvement de «désindustrialisation». Ainsi, après une chute de 22 % de l'emploi manufacturier de 1988 à 1992, suivie d'une baisse de 5 % de 1992 à 1996, l'emploi manufacturier s'est accru de plus de 8 %, de 1996 à 2000 sur le territoire de l'ancienne Ville de Montréal¹⁶.

¹⁶ Source : REEM 1992, 1996 et 2000.

Le bilan négatif de l'évolution de l'emploi à Montréal dissimule les importants gains réalisés dans le secteur tertiaire qui ont contribué à soutenir la mutation en cours à Montréal. D'une part, les services aux entreprises se sont démarqués avec un taux de croissance de l'emploi de 60 % grâce à la croissance de ces activités au centre-ville et dans les principaux pôles économiques de l'ouest et de l'est de l'île. D'autre part, les services à la consommation ainsi que les services gouvernementaux, d'enseignement et de santé ont connu une croissance significative malgré la très faible croissance de la population dans l'île de Montréal.

Graphique XII

Répartition des emplois dans les principaux secteurs d'activité de l'île de Montréal, de 1981 à 1996

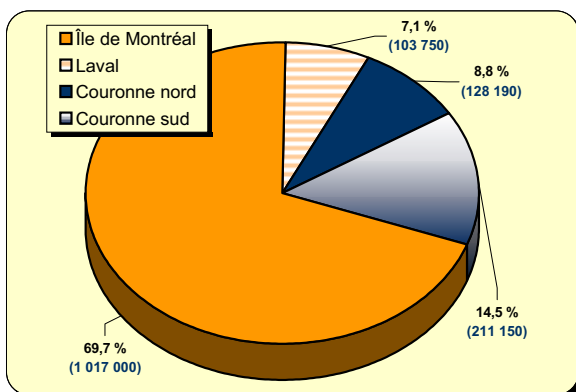


L'ÉVOLUTION SPATIALE DE L'EMPLOI DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

La part de l'emploi régional localisée sur l'île de Montréal est passée de 78 % à 70 %, de 1981 à 1996. Cette diminution reflète la progression de l'urbanisation de l'agglomération et les effets de la restructuration économique en cours à Montréal (voir l'encadré no 4).

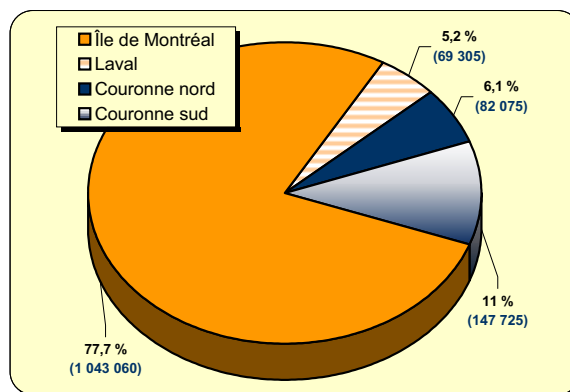
Graphique XIII

Part des emplois dans les zones de l'agglomération en 1996



Graphique XIV

Part des emplois dans les zones de l'agglomération en 1981



Source : Statistique Canada, recensement de 1981

Dans la foulée de l'étalement résidentiel, la croissance de l'emploi s'est poursuivie dans le secteur des services comme en témoigne le graphique XV.

Comparativement aux secteurs des services à la consommation, l'emploi dans le secteur manufacturier a connu une croissance moins forte dans les zones périphériques. C'est à Laval que s'est réalisée la plus importante croissance de l'emploi manufacturier, en bonne partie, dans les industries dites de moyenne et de haute technologie.

À l'extérieur de l'île de Montréal, dans certains espaces d'abord essentiellement industriels, l'activité manufacturière atteint un seuil qui y favorise l'implantation de services à la production. En effet, plusieurs de ces zones agglomèrent des entreprises de transport, d'entrepôt et de distribution et même des bureaux où s'établissent des services d'affaires (services aux entreprises, services financiers et immobiliers).

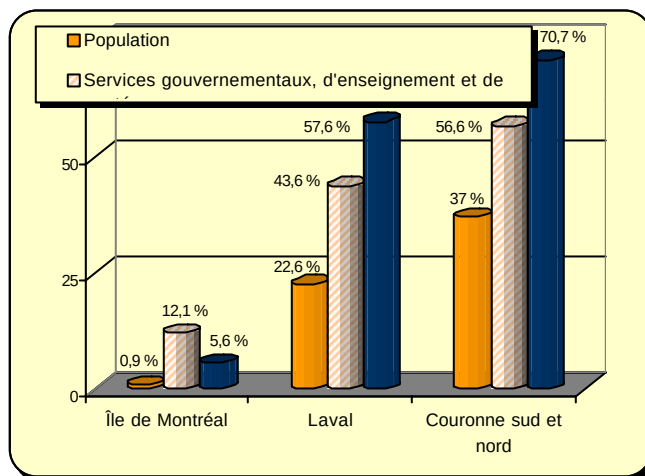
Montréal et sa périphérie : disparité des rythmes de croissance

La disparité des rythmes de croissance de l'emploi observés entre Montréal et ses composantes régionales ne doit pas être interprétée comme un effet du redéploiement de l'activité économique vers la périphérie aux dépens du centre de l'agglomération. Bien que cet écart de croissance est en partie lié à l'urbanisation en périphérie, il dépend largement des importantes pertes d'emplois à Montréal liées au déclin du secteur manufacturier traditionnel (voir l'encadré no 4).

Cette disparité des rythmes de croissance procède aussi de différentes conditions structurelles de développement qui limitent la croissance de l'emploi au centre de l'agglomération. Par exemple, les entreprises matures, manufacturières et de services, implantées dans les zones d'urbanisation plus ancienne connaissent une plus faible croissance, voire une décroissance de l'emploi suite à des transformations technologiques. Montréal regroupe aussi les grandes entreprises touchées par des fusions et des rationalisations administratives, entre autres, dans le secteur du transport, de la finance et de l'administration publique.

Graphique XV

Croissance de la population et des emplois dans les services à la consommation et les services gouvernementaux dans les zones de l'agglomération, de 1981 à 1996



Graphique XVI

Croissance des emplois des secteurs manufacturier, du transport et de la distribution dans les zones de l'agglomération, 1981 à 1996

à des coûts concurren-
 tièrent de grands terrains
 du centre. Aussi, l'uti-
 s, comportent des

s que celle de l'en-
 emploi sur le terri-
 e 1996 à 2000, soit

2.3 Les secteurs à vocation économique de Montréal

À Montréal, comme ailleurs, le territoire accueillant des activités économiques s'est structuré en relation avec le développement des infrastructures de transport. D'abord reliées au port et au canal de Lachine, ensuite au réseau ferroviaire, les secteurs à vocation économique se sont par la suite agglomérés aux axes majeurs de transport routier et à l'aéroport.

Les secteurs à vocation économique, illustrés à la carte XI, couvrent les parties du territoire essentiellement vouées à des activités industrielles, commerciales ou de bureau ainsi que le centre-ville. Il est important de noter que 40 % des emplois sur l'île de Montréal sont localisés hors de ces secteurs à vocation économique. Les rues commerçantes, certains îlots industriels et les ensembles institutionnels qui sont tissés aux secteurs d'habitations, plus particulièrement dans les quartiers centraux de l'île, concentrent évidemment une part importante de l'activité économique montréalaise (voir à ce sujet la section précédente).

Les secteurs à vocation économique couvrent 106 km², soit 21 % de la superficie totale de l'île. Même s'il concentre la plus grande densité d'activités et d'emplois, le secteur du centre-ville ne représente que 3,5 % de ce territoire. La superficie vacante correspond à 15 %, soit 16 km² ou 1 600 ha, et comporte près d'un millier de terrains vacants dont les plus grands se concentrent dans les secteurs à l'est et à l'ouest de l'île (voir la carte XII).

Plus de 77 % de la superficie occupée comporte des activités à caractère industriel, à savoir des manufactures, des usines et des entrepôts. L'Est de l'île regroupe principalement des manufactures et des usines. L'Ouest se démarque par une importante concentration d'entrepôts et une part importante des terrains occupés par des édifices de bureaux.

Occupant 11 % du territoire construit, l'activité commerciale est le second usage en importance que l'on retrouve dans les secteurs où se concentrent les centres commerciaux dans les arrondissements d'Anjou, de Pointe-Claire et de Saint-Laurent (Côte-Vertu). Les édifices de bureaux ne représentent que 2,5 % des terrains occupés de ce vaste territoire. Le centre-ville (partie de l'arrondissement Ville-Marie) et l'arrondissement Saint-Laurent se répartissent, à peu près également, plus de la moitié de la superficie de terrain construite à des fins de bureau. Cependant, compte tenu de la faible densité construite, l'offre d'espaces locatifs à Saint-Laurent représente moins de 10 % de celle du secteur centre-ville. Le tableau IV présente le portrait de l'occupation du sol selon les usages et les arrondissements.

Carte XI
Les secteurs à vocation économique de Montréal

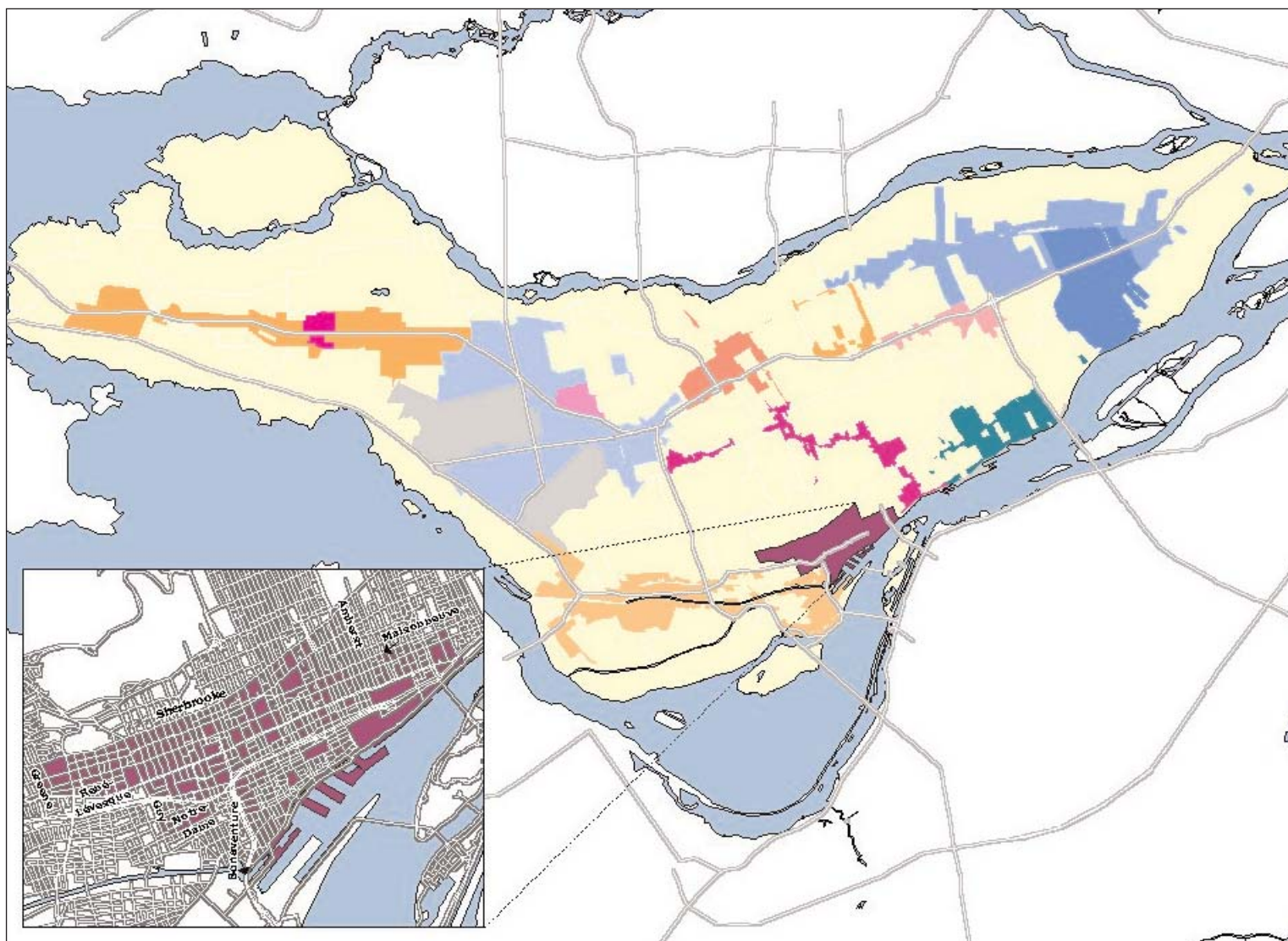


Tableau IV
Portrait de l'occupation du sol dans les secteurs à vocation économique selon les usages et les arrondissements

Arrondissement	Usage*										Total	
	Commerciale		Édifices à bureaux		Équipements collectifs		Industriel		Résidentiel		Superficie	% de la superficie
	Superficie	%	Superficie	%	Superficie	%	Superficie	%	Superficie	%		
Saint-Laurent	1 415 973	8,2%	615 649	3,6%	599 894	3,5%	14 237 159	82,7%	341 540	2,0%	17 210 215	20,0%
Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles / Montréal-Est	271 764	1,9%	11 820	0,1%	136 972	1,0%	13 532 039	96,1%	127 138	0,9%	14 079 733	16,4%
Lachine	158 076	2,4%	96 973	1,5%	31 169	0,5%	6 372 100	95,4%	22 590	0,3%	6 680 908	7,8%
Mercier / Hochelaga-Maisonneuve	84 347	1,5%	22 213	0,4%	1 636 070	29,6%	3 765 586	68,1%	19 455	0,4%	5 527 671	6,4%
Côte-Saint-Luc / Hampstead / Montréal-Ouest	19 527	0,5%		0,0%		0,0%	3 688 554	99,5%		0,0%	3 708 081	4,3%
Pointe-Claire	899 786	20,0%	165 721	3,7%	20 661	0,5%	3 383 441	75,2%	31 709	0,7%	4 501 318	5,2%
Sud-Ouest	188 439	4,7%	22 033	0,5%	655 621	16,3%	3 095 641	76,7%	71 879	1,8%	4 033 613	4,7%
Anjou	1 727 066	35,1%	86 320	1,8%	214 718	4,4%	2 839 461	57,7%	56 117	1,1%	4 923 682	5,7%
Lasalle	607 204	18,0%	1 854	0,1%	328 313	9,7%	2 314 910	68,4%	129 987	3,8%	3 382 268	3,9%
Saint-Léonard	839 433	25,9%	72 314	2,2%	88 036	2,7%	2 086 680	64,3%	156 587	4,8%	3 243 050	3,8%
Mont-Royal	171 348	9,8%	75 332	4,3%	14 322	0,8%	1 474 557	84,5%	10 114	0,6%	1 745 673	2,0%
Dorval / Île Dorval	441 416	21,4%	94 428	4,6%	51 279	2,5%	1 446 205	70,1%	30 544	1,5%	2 063 872	2,4%
Ahuntsic / Cartierville	288 830	17,5%	40 856	2,5%	136 734	8,3%	1 161 028	70,2%	25 264	1,5%	1 652 712	1,9%
Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce	508 485	27,7%	48 140	2,6%	139 779	7,6%	1 121 883	61,0%	20 382	1,1%	1 838 669	2,1%
Beaconsfield / Baie-d'Urfé	11 868	1,1%		0,0%	-	0,0%	1 104 366	98,9%		0,0%	1 116 234	1,3%
Montréal-Nord	180 463	13,3%	1 728	0,1%	24 860	1,8%	1 054 691	77,7%	96 328	7,1%	1 358 070	1,6%
Villeray / Saint-Michel / Parc Extension	287 462	18,8%	88 929	5,8%	50 937	3,3%	1 049 623	68,7%	50 036	3,3%	1 526 987	1,8%
Kirkland	307 152	22,7%	31 573	2,3%	28 518	2,1%	802 090	59,3%	183 979	13,6%	1 353 312	1,6%
Ville-Marie	666 523	18,0%	593 893	16,0%	1 585 298	42,8%	708 663	19,1%	151 964	4,1%	3 706 341	4,3%
Rosemont / Petite-Patrie	144 770	17,1%	5 694	0,7%	169 206	19,9%	459 767	54,2%	69 148	8,1%	848 585	1,0%
Dollard-des-Ormeaux / Roxboro	18 598	4,7%	5 907	1,5%	17 802	4,5%	354 220	89,3%		0,0%	396 527	0,5%
L'Île-Bizard / Sainte-Geneviève / Sainte-Anne-de-Belevue		0,0%		0,0%	81 403	13,9%	218 545	37,3%	285 938	48,8%	585 886	0,7%
Plateau Mont-Royal	110 732	30,5%	3 977	1,1%	18 208	5,0%	215 660	59,4%	14 603	4,0%	363 180	0,4%
Verdun	24 296	16,4%	52 479	35,5%	1 423	1,0%	69 590	47,1%		0,0%	147 788	0,2%
Westmount	16 842	16,2%	56 467	54,5%	11 590	11,2%		0,0%	18 792	18,1%	103 691	0,1%
Total	9 390 400	10,9%	2 194 300	2,5%	6 042 813	7,0%	66 556 459	77,3%	1 914 094	2,2%	86 098 066	100,0%

* La superficie est exprimée en mètres carrés

LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES TERRAINS VACANTS DANS LES SECTEURS À VOCATION ÉCONOMIQUE

L'analyse du potentiel de développement économique et de l'offre de terrains vacants dans les principaux espaces voués aux activités industrielles, commerciales et de bureau permettra d'établir, dans le cadre de la confection du plan d'urbanisme, les choix de vocation et d'aménagement du territoire et de réviser, le cas échéant, les prescriptions réglementaires de construction pour les différents secteurs.

Les secteurs à vocation économique de Montréal comportent près d'un millier de terrains vacants qui représentent 15 % de la superficie de ce territoire, soit 16 km² ou 1 600 ha. Les secteurs périphériques, à l'ouest et à l'est de l'île, offrent d'importantes superficies vacantes et des terrains de grandes dimensions alors que les secteurs du centre de l'île recèlent peu de grands terrains inoccupés à mettre en valeur.

Tableau V
Répartition des terrains vacants selon les arrondissements

Arrondissement	Superficie (m ²)	% de la superficie
Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles / Montréal-Est	3 656 424	22,4%
Saint-Laurent	2 686 210	16,5%
Sud-Ouest	1 594 322	9,8%
Anjou	1 206 696	7,4%
Pointe-Claire	1 087 449	6,7%
Île-Bizard / Sainte-Geneviève / Sainte-Anne-de-Bellevue	977 408	6,0%
Dorval / Île Dorval	919 476	5,6%
Beaconsfield / Baie-d'Urfé	683 594	4,2%
Lachine	623 079	3,8%
Mercier / Hochelaga-Maisonneuve	561 260	3,4%
LaSalle	475 817	2,9%
Ville-Marie	439 596	2,7%
Kirkland	375 757	2,3%
Montréal-Nord	186 859	1,1%
Saint-Léonard	167 755	1,0%
Dollard-des-Ormeaux / Roxboro	147 623	0,9%
Rosemont / Petite-Patrie	130 153	0,8%
Ahuntsic/Cartierville	118 757	0,7%
Verdun	111 692	0,7%
Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce	50 340	0,3%
Plateau Mont-Royal	46 151	0,3%
Villeray / Saint-Michel / Parc Extension	44 421	0,3%
Mont-Royal	30 442	0,2%
Westmount	4 294	0,0%
Total	16 325 575	100,0%

Note : voir la carte XII qui illustre les terrains vacants.

... Encadré VI

Un scénario préliminaire de développement et d'aménagement des terrains vacants permet d'évaluer le potentiel de développement du territoire à vocation économique à près de 10 millions de mètres carrés de superficie de plancher, en excluant le centre-ville. Cette ébauche de potentiel de construction des terrains vacants est élaborée selon les paramètres suivants :

78 %, à une densité de construction* de 0,5 pour des activités à caractère industriel (activités de production, de distribution et de transport)

10 %, à une densité moyenne de 0,4 pour des activités commerciales

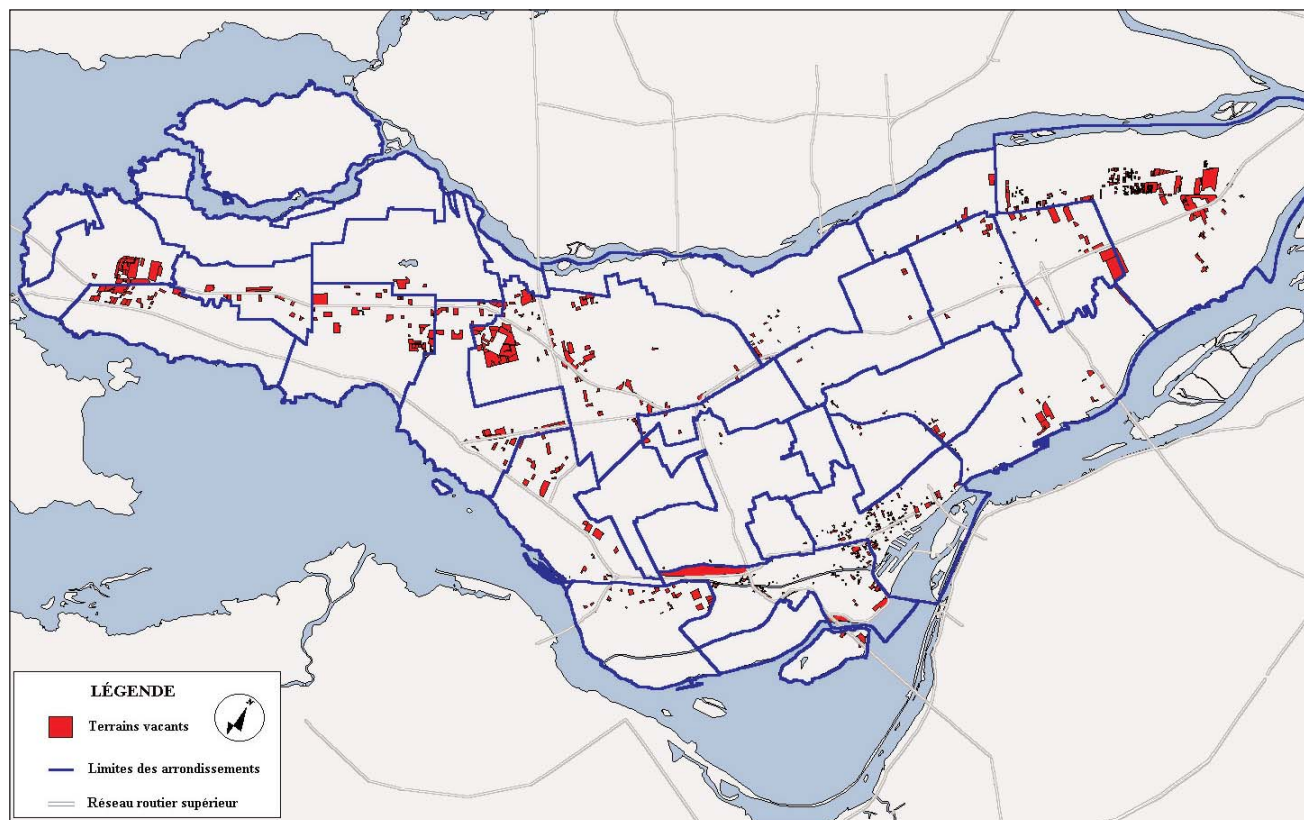
7 %, à une densité moyenne de 2 pour des activités de bureau

5 % du sol à des fins d'infrastructures (peu ou pas constructible)

Les terrains vacants constructibles à des fonctions économiques au centre-ville représentent approximativement 50 hectares. Dans un contexte de mixité de fonctions, l'établissement du potentiel de développement économique pour le centre-ville doit intégrer le développement à des fins d'habitation et tenir compte plus précisément des densités de construction dans les diverses portions du territoire. Dans l'hypothèse de construction selon une densité moyenne de 5,0, on peut estimer grossièrement le potentiel de construction de ces terrains à vocation mixte à 2 500 000 mètres carrés. Plus de la moitié de cette superficie devrait être vouée à des fins d'activités économiques. Des scénarios précis seront établis dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme.

(*) La densité de construction exprime le rapport entre la superficie construite et la superficie de terrain.

Carte XII
Terrains vacants à vocation économique de l'île de Montréal



2.4 Des pôles d'activités économiques dynamiques et diversifiés

L'analyse spatiale de l'emploi met en lumière l'évolution de l'organisation territoriale des activités économiques sur l'île de Montréal. On observe une forte concentration d'emplois au sein de certains secteurs à vocation économique où le potentiel de développement et des conditions favorables d'aménagement leur confèrent un statut de pôle économique à développer ou à consolider. Quatre pôles regroupent plus de la moitié des emplois dénombrés sur le territoire de Montréal en 1996.

D'entrée de jeu, le Centre représente le cœur économique de l'agglomération et forme le premier pôle de développement économique de la région. Sur l'île de Montréal, trois pôles économiques s'affirment comme lieux de concentration majeure d'entreprises de production, de distribution et de transport, auxquelles se joignent des services aux entreprises et des commerces de détail. Les pôles Ouest et Est, après le Centre de Montréal, forment les deux plus importantes concentrations d'emplois de la région métropolitaine et offrent un important potentiel de développement économique. Enfin, même s'il dispose de moins d'espaces à mettre en valeur, le Centre-Nord constitue, par sa forte densité d'emplois localisés à proximité des axes de transport des personnes et des marchandises, un quatrième pôle économique à consolider.

Le Centre de Montréal, cœur économique de l'agglomération

La croissance de pôles économiques sur l'île de Montréal et l'émergence de pôles dans les couronnes permettent aux entreprises de choisir entre différents centres d'activités selon leurs besoins. Cependant, l'arrondissement central, avec 5 000 000 m² de superficie locative de bureau et plus de 250 000 emplois, demeure le principal centre d'activités de l'agglomération, premier pôle économique de la métropole.

La vitalité économique et le rôle du Centre n'est pas en voie de s'effriter contrairement à la tendance observée dans les grands centres nord-américains. L'emploi demeure en croissance au centre-ville dans les secteurs d'activités qui affirment le rôle du cœur de l'agglomération. En effet, on dénombre un accroissement de près de 20 % de l'emploi, de 1981 à 1996, dans les secteurs du tertiaire moteur, des arts et des médias et des services gouvernementaux, d'enseignement et de santé dont le volume total d'emplois regroupe les deux tiers des travailleurs de l'arrondissement Ville-Marie. Le modeste taux de croissance global de 2,5 %, de 1981 à 1996, est attribuable aux pertes enregistrées dans les secteurs manufacturier et du transport. Avec l'essoufflement du phénomène de «désindustrialisation» depuis le début des années 1990 et grâce aux investissements privés et publics qui ont été consentis dans le Centre, l'emploi aurait crû de près de 15 % de 1996 à 2000 dans l'arrondissement central¹⁷.

Le Centre joue toujours un rôle de carrefour, lieu de socialisation et de communication interpersonnelle. Même si de plus en plus d'activités peuvent se satisfaire d'une «centralité» virtuelle grâce à la généralisation des télécommunications et ainsi faire l'économie d'une localisation au cœur de l'agglomération, les activités de plusieurs secteurs économiques valorisent le centre-ville parce qu'elles nécessitent des échanges de proximité, de communication et de relations interpersonnelles.

Centre d'affaires à vocation internationale, le centre-ville concentre 38 % du bassin régional de l'emploi dans les services aux entreprises, les services financiers et les assurances. Il se démarque comme pôle institutionnel et lieu de haut savoir grâce à la présence des grands équipements des réseaux de la santé, et de l'éducation; le cœur de l'agglomération a d'ailleurs maintenu sa part relative de l'emploi dans le secteur des services gouvernementaux, de l'enseignement et de la santé de 1981 à 1996. Il se distingue toujours comme pôle commercial régional regroupant sept fois plus d'emplois par habitant dans le secteur tertiaire traditionnel que le ratio moyen de l'agglomération. La forte représentation du secteur des arts et des médias et de celui de la restauration, du divertissement et du loisir, témoigne aussi du rôle de carrefour social, de foyer culturel et de pôle touristique du centre-ville dans l'agglomération.



¹⁷ Ville de Montréal, Répertoire des établissements et de l'emploi à Montréal (REEM), 1996 et 2000.

Le pôle Ouest, zone d'activités mixtes et centre manufacturier de haute technologie

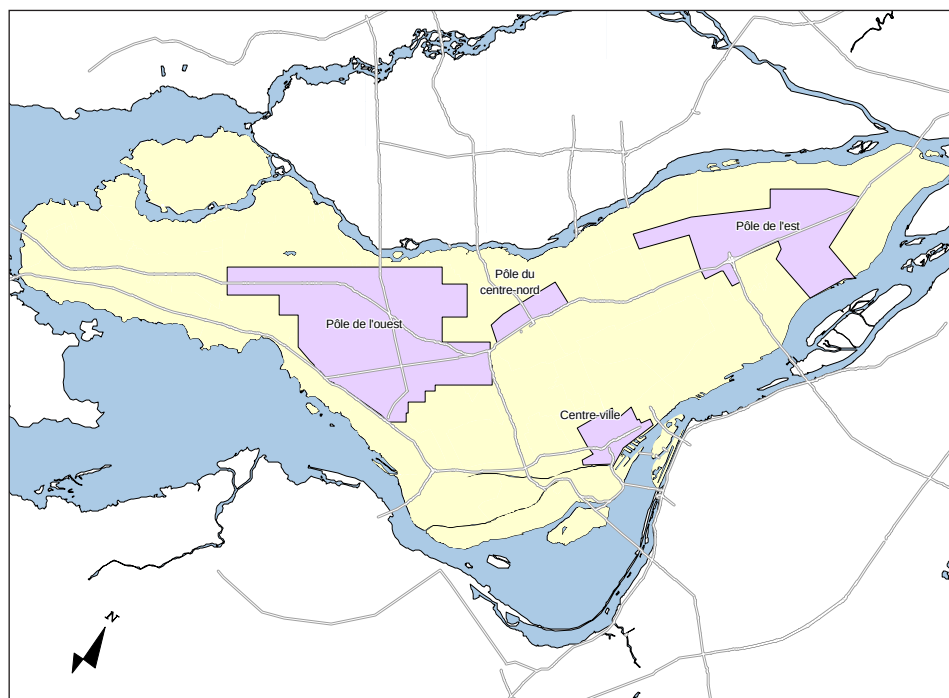
Voisin de l'aéroport de Dorval, bénéficiant d'une bonne accessibilité au centre-ville et de la proximité d'une main-d'œuvre spécialisée, le pôle Ouest constitue le deuxième centre économique de Montréal avec 158 000 emplois. Il a connu la plus forte croissance de l'emploi dans l'île de Montréal, de 1981 à 1996, grâce à l'essor des secteurs manufacturiers et de la distribution ayant pris forme autour des autoroutes 13, 20 et 40, principalement sur les territoires de Saint-Laurent et de Dorval.

Ce pôle de développement économique se démarque comme la plus importante concentration d'emplois manufacturiers de la région métropolitaine. Il regroupe un nombre croissant d'entreprises de recherche et de production dans des secteurs de haute technologie (aéronautique, matériel de télécommunication, biotechnologie, produits pharmaceutiques) qui contribuent à consolider sa vocation et sa position de première zone manufacturière de haute technologie au Québec. Le pôle Ouest se distingue aussi par l'importante augmentation d'emplois dans les services

aux entreprises qui a donné lieu au cours des dernières années à la construction d'espace à bureaux dont l'offre se situe approximativement à 500 000 m² de superficie locative¹⁸. Les secteurs à vocation économique de ce pôle renferment un bon potentiel de développement à long terme grâce à la disponibilité de nombreux terrains. À lui seul, l'arrondissement Saint-Laurent regroupe la deuxième plus importante superficie de terrains vacants de toute la ville, qui totalise 2,7 millions de m² (voir le tableau V).



Carte XIII
Les pôles économiques de l'île de Montréal



¹⁸ Devencore, Étude du marché immobilier, automne 2000.

Le pôle Est, zone d'activités manufacturières diversifiées

La proximité du port de Montréal, l'accessibilité routière aux axes de communication vers l'est du Canada et des taux de location inférieurs à ceux de l'ouest de Montréal attirent dans les secteurs à vocation économique du pôle Est des entreprises manufacturières traditionnelles et des entreprises de distribution. Les espaces industriels et commerciaux greffés au réseau autoroutier que forment les autoroutes 25 et 40 et le boulevard Henri-Bourassa composent ce troisième pôle d'emplois en importance de la métropole : le pôle Est regroupe 66 000 emplois.

Contrairement au pôle Ouest, on y dénombre relativement peu d'entreprises manufacturières de haute technologie. On y retrouve des activités manufacturières diversifiées, certaines liées à l'industrie du bois et du meuble, d'autres aux industries des métaux ou du plastique ou encore des aliments et des boissons ainsi qu'un nombre croissant d'entreprises de transport et de distribution.

Des constituantes de ce pôle économique, c'est le territoire de Rivière-des-Prairies qui a connu la plus forte croissance, de 1981 à 1996, ayant rejoint le niveau d'emplois d'Anjou. Au cours de cette même période, le déclin de l'activité industrielle à Montréal-Est s'est traduit par une chute de l'emploi représentant 80 % du volume d'emplois total de 1981, soit près de 20 000 emplois perdus. En terme de potentiel de développement des terrains vacants, Montréal-Est et Rivière-des-Prairies offrent d'ailleurs beaucoup plus de potentiel constructible que l'arrondissement d'Anjou dont la zone industrielle s'est largement consolidée au cours des dernières années. Ces deux territoires comportent la plus grande concentration de terrains vacants de toute l'île, soit près de 4 millions de m².



Secteurs d'activité économique de l'Est



Le pôle Centre-Nord, zone d'activités mixtes et centre manufacturier et de distribution de l'industrie de la mode

De nature entièrement différente, le pôle économique Centre-Nord regroupe 38 000 emplois de part et d'autre de l'autoroute 15, au nord de l'autoroute 40. Ce pôle d'activités économiques comporte 75 % d'occupation à caractère industriel et une part importante d'occupation commerciale dans le voisinage du Marché central métropolitain. Alors que l'on retrouve beaucoup d'entrepôts et d'activités de distribution dans les bâtiments de faible gabarit de la zone industrielle à l'ouest de l'autoroute 15, une part importante de l'activité manufacturière de ce pôle est implantée dans des bâtiments de type «loft building». D'une dizaine d'étages, ces bâtiments accueillent principalement des entreprises de production et de distribution du secteur du textile et du vêtement dans la partie Est du pôle dénommée «Cité de la mode». Cumulant 1 300 000 m² de superficie, ces bâtiments regroupent près du tiers de l'emploi métropolitain lié à cette industrie.

2.5 Des stratégies complémentaires pour soutenir la force d'attraction de Montréal

2.5.1 Canaliser la croissance au sein des pôles d'activités économiques

La mise en valeur de pôles d'activités économiques dont la vocation et les caractéristiques sont différenciées permet d'offrir des espaces diversifiés et complémentaires à l'échelle de l'île. Grâce à leur envergure, à leur capacité d'accueil et à la synergie qu'ils peuvent offrir pour certains types d'activités économiques, ces pôles génèrent une plus forte attraction auprès des entreprises.

Le Plan d'urbanisme, en convergence avec le Plan de développement économique de Montréal, déterminera les potentiels de développement et les créneaux à soutenir dans chacun des pôles. Ils proposeront des moyens pour y canaliser la croissance économique, notamment, en identifiant les conditions qui constituent des facteurs de localisation à Montréal et dans ses secteurs à vocation économique, afin de conserver les entreprises et d'en attirer de nouvelles.

Du point de vue de l'aménagement urbain, le regroupement d'activités et la densification de l'emploi au sein des pôles permet de réaliser des interventions efficaces en matière de planification urbaine. Dans cette perspective, des interventions intégrées qui utilisent efficacement les transports comme outil de développement économique et d'aménagement urbain peuvent créer davantage de répercussions positives sur l'attraction d'entreprises et, incidemment, sur le niveau d'emplois à Montréal.

L'efficacité des liens de transport, une condition structurante pour renforcer les pôles économiques de Montréal

L'insularité de Montréal représente un facteur qui explique en partie la force d'attraction et de rétention des espaces économiques de Montréal. Les coûts et la vitesse de déplacement des personnes et des marchandises constituent un facteur d'efficacité prépondérant dans le choix d'un lieu d'implantation pour une entreprise. Une bonne accessibilité à des fournisseurs, à des services spécialisés et à l'immense marché que représente Montréal, joue en faveur d'une localisation dans l'île.

L'augmentation de la congestion routière générée par l'augmentation des déplacements par automobile et du camionnage engendre de fortes pressions économiques sur Montréal. L'atout que représente l'insularité pour l'économie de Montréal peut devenir un obstacle à sa croissance dans l'éventualité où le réseau routier atteindra une telle congestion qui favoriserait la délocalisation de certains pans d'activités dont les réseaux économiques peuvent se réorganiser au sein des zones périphériques.

En matière de transport des personnes, les réseaux de métro et de trains de banlieue qui convergent au Centre est un atout majeur qui contribue à la force d'attraction du principal pôle économique de l'agglomération. Malheureusement, hors de la partie centrale de l'île, la croissance de l'emploi, au cours des vingt dernières années s'est réalisée principalement dans des secteurs dont l'accessibilité pour les travailleurs est essentiellement dépendante de l'utilisation de l'automobile.

L'efficacité des liens de transport est une condition essentielle à la croissance des activités de production, de distribution et de services à Montréal et au renforcement de ses secteurs à vocation économique. Il devient impératif d'intervenir sur le réseau routier et sur l'offre d'infrastructures de transport en commun afin de diminuer l'utilisation de l'automobile pour les déplacements vers les secteurs d'emplois et d'accroître l'efficacité du transport des marchandises. La Ville de Montréal, par son Plan d'urbanisme, appuiera des interventions intégrées en matière de transport qui permettront de canaliser la croissance au centre de l'agglomération, notamment dans ses pôles de développement économique, afin de favoriser la consolidation du territoire montréalais de manière efficiente et de contrer la dispersion des activités à l'échelle de l'agglomération.

2.5.2 Préserver et consolider les espaces à vocation économique au centre de l'agglomération

Le Plan d'urbanisme proposera des mesures pour préserver et consolider les secteurs industriels et commerciaux au centre de l'agglomération. Par exemple, le contrôle de l'utilisation du sol devra protéger, face aux pressions du marché immobilier résidentiel, les activités établies et les terrains vacants dans les secteurs dont la vocation économique sera confirmée. Il proposera des moyens afin d'assurer une meilleure interface entre les ensembles résidentiels et les espaces à caractère industriel, notamment les infrastructures portuaires et ferroviaires de distribution de marchandises qui nécessitent, par exemple, des zones tampon et des contrôles adéquats des voies de camionnage local.

Dans la perspective de consolider les espaces déjà urbanisés et de revitaliser la ville centrale, le Plan d'urbanisme identifiera aussi les moyens de valoriser les espaces désstructurés et improductifs. Ces grands sites sous-utilisés et les espaces désaffectés, comme par exemple la cour Turcot ou certains sites industriels de Montréal-Est, feront l'objet d'évaluation qui permettront, à la lumière des contraintes et des potentiels identifiés, de faire les arbitrages requis pour choisir de nouvelles vocations. Même si la construction d'habitations pourrait être envisagée sur des terrains vacants particuliers jusqu'alors affectés à des activités économiques, le Plan proposera des mesures pour protéger les espaces à vocation économique d'interventions ponctuelles qui pourraient affecter le potentiel de l'ensemble et la valeur productive qu'ils représentent pour l'économie de Montréal.

Le coût de réhabilitation des terrains contaminés est au cœur de la problématique d'investissement dans le renouvellement urbain des plus grands sites. Afin de répondre à la préoccupation gouvernementale «de renforcer et de consolider la partie centrale de l'agglomération en tant que cœur économique de la métropole», il est indéniable qu'il faudra des investissements majeurs à Montréal qui interpellent une participation financière accrue des gouvernements supérieurs au renouvellement des infrastructures et à la gestion des sols contaminés. Montréal ne pourra être concurrentielle au niveau international que si le centre de l'agglomération le demeure au sein de la région.

L'accessibilité à l'île et la sauvegarde des infrastructures intermodales de transport de marchandises, des conditions essentielles pour soutenir l'économie de Montréal

La métropole du Québec est la plaque tournante des déplacements de marchandises par le réseau routier, par le réseau ferroviaire, ainsi que par voie maritime et aérienne, vers l'Ontario et les provinces maritimes et surtout vers les marchés américains. La compétitivité de Montréal repose en bonne partie sur l'efficacité de ces réseaux de transport greffés à l'île dont les terminaux constituent des espaces à vocation économique stratégiques pour l'économie de Montréal.

Avec l'accroissement des échanges commerciaux à l'échelle continentale et internationale, les entreprises québécoises utilisent davantage ces infrastructures de transport intermodal, en quelque sorte lieu de commutation des marchandises en provenance ou en direction de l'extérieur du Québec. Cette convergence des réseaux de transport des marchandises sur l'île accroît aussi l'intérêt d'une localisation à Montréal pour les entreprises manufacturières et de distribution qui recherchent la proximité des terminaux portuaires, ferroviaires et aéroportuaires.



L'engorgement du réseau routier et des ponts a des incidences sur le transport des marchandises à Montréal et sur l'efficacité du fonctionnement de cette plaque tournante. À moyen terme, l'impossibilité d'offrir des conditions acceptables d'accessibilité sur l'île et de déplacement sur le réseau routier montréalais pour le camionnage pourrait avoir des conséquences désastreuses sur le pan de l'économie montréalaise qui dépend, directement et indirectement, de l'existence même de ces infrastructures de transport intermodal.



Par exemple, la relocalisation d'activités portuaires sur la rive-sud de Montréal entraînerait une diminution conséquente du transport routier et ferroviaire par conteneurs à partir des cours de triage de Montréal. Cette relocalisation des infrastructures de transport favoriserait le redéploiement en périphérie d'activités manufacturières et d'entreprises d'entrepôt et de distribution qui pourraient aussi entraîner le départ de services d'affaires complémentaires aux activités de transport et d'import-export des marchandises.

Le Plan entend protéger les terrains à vocation portuaire et ferroviaire ainsi que le périmètre nécessaire au bon fonctionnement de ces terminaux, cours de triage et axes ferroviaires afin de maximiser le développement de ces activités de transport intermodal à Montréal. Comme corollaire de cette stratégie, l'efficacité des liens routiers entre les principaux secteurs à vocation économique et vers ces terminaux de distribution (le port et les cours de triage ferroviaires) est une condition essentielle pour soutenir le rôle économique de plaque tournante des marchandises de Montréal. Cet enjeu interpelle directement le défi d'aménagement stratégique pour le devenir de Montréal, soit celui de diminuer l'utilisation de l'automobile pour les déplacements des travailleurs et d'accroître la part de l'utilisation des infrastructures routières pour le transport des marchandises et pour le transport en commun à destination des lieux de travail.

3. Les transports et l'aménagement urbain

La réflexion sur les infrastructures et les modes de transport à privilégier doit se faire en relation avec le type d'aménagement urbain préconisé, puisque les infrastructures de transport jouent un rôle déterminant dans l'organisation du territoire. Les orientations du Plan d'urbanisme en matière de transport s'accorderont donc à l'option d'aménagement privilégié.

L'extension du réseau autoroutier, à partir des années 1950, a été un des facteurs de l'étalement urbain dans la région de Montréal. Le choix de l'automobile comme mode de transport privilégié s'est imposé dans un environnement urbain caractérisé par un habitat résidentiel peu dense aux abords du réseau autoroutier. De plus, la mobilité des personnes et le nombre de déplacements sont en hausse constante depuis une vingtaine d'années. Le ministère des Transports prévoit que d'ici 2016 les déplacements quotidiens, dans l'agglomération montréalaise, seront en hausse de près de deux millions (voir l'encadré VII). Conséquemment, le réseau routier doit maintenant faire face à une demande croissante des déplacements en automobile, qui accroît sa dominance comme mode de transport, soit près de 80 % de tous les déplacements motorisés quotidiens.

Les problèmes les plus aigus en matière de transport se manifestent, bien entendu, en périodes de pointe, surtout pour les déplacements liés au travail. Avec 70 % des emplois de l'agglomération, l'île de Montréal demeure le principal lieu de destination pour le motif travail. La congestion du réseau routier métropolitain affecte particulièrement l'ensemble des autoroutes et des ponts conduisant vers Montréal, ainsi que le réseau des grandes artères de l'île; il en va de même, en sens inverse, en période de pointe de l'après-midi. Ce même réseau est aussi utilisé pour le transport des marchandises par camion, participant à accroître la congestion causée par les voitures.

La congestion automobile entraîne des pertes économiques causées par le retard des personnes, des délais dans la livraison des marchandises et par le coût supplémentaire de carburant. La congestion entraîne surtout des problèmes environnementaux en matière de pollution de l'air et du bruit. Les gaz produits par les automobiles et les camions contribuent pour 45 % des émissions des gaz à effet de serre et constituent la majorité des polluants responsables du smog urbain. Les épisodes de smog deviennent de plus en plus fréquents dans nos agglomérations (18 jours en été 2001 à Montréal). Le smog repré-

sente des risques élevés pour la santé des personnes âgées atteintes de maladies cardiorespiratoires et des enfants souffrant de troubles respiratoires, dont l'asthme. Les effets de la pollution de l'air sont aussi nocifs en été qu'en hiver. Selon des études commandées par la Direction de la santé publique de l'île de Montréal, chaque épisode de smog entraîne systématiquement une augmentation significative des hospitalisations et des décès¹⁹.

Les données des enquêtes origine-destination confirment la baisse constante du transport en commun dans la région depuis 1982, dont la part relative globale est passée, sur une base quotidienne de 24 heures, de 28 % à 17 % en 1998. L'ensemble des projections laissent entrevoir une croissance continue de l'utilisation de l'automobile, si les tendances se maintiennent et si aucune mesure n'est prise pour modifier les comportements. Déjà, la saturation du réseau routier, en périodes de pointe, ne permet plus de répondre aux besoins des déplacements des personnes en automobile, alors que certaines parties du réseau de transport en commun sont sous-utilisées ou sont peu développées dans plusieurs secteurs de l'agglomération.



¹⁹ Allocution de M. Louis Drouin, responsable de la santé environnementale à la Direction de la Santé publique de Montréal-Centre, Commission Nicolet, séance du 5 juin 2001. La Presse, 16 octobre 2001, Campagne de sensibilisation contre la pollution de l'air, page E3.

La situation actuelle devrait nous amener, en tant que société, à adopter une attitude différente dans le domaine du transport des personnes. La poursuite du modèle des quarante dernières années ne peut conduire qu'à une plus grande congestion du réseau routier et à l'augmentation des niveaux de pollution sonore et de l'air, sans compter les coûts sociaux et environnementaux occasionnés. Pour réduire ces effets négatifs, il faut réduire le nombre de déplacements en automobile, principalement pour les ceux liés au travail. Il devient donc impératif de favoriser un transfert modal vers le transport collectif. Cette orientation devient un choix de société nécessaire en vue d'améliorer la qualité de vie dans l'agglomération montréalaise.

La forte pression sur le réseau routier ne peut être résolue en augmentant la capacité de ce réseau. Plusieurs études démontrent qu'une hausse de la capacité du réseau routier entraîne une hausse de l'utilisation de l'automobile. L'insularité de l'agglomération de Montréal présente des problèmes supplémentaires avec l'effet de goulots d'étranglement aux abords des ponts. De plus, les grandes artères de l'île de Montréal, empruntées par le flot de véhicules, sont déjà saturées.

Ce transfert modal vers le transport en commun ne sera possible qu'en améliorant l'offre de service, principalement en périodes de pointe. Le transport collectif doit présenter une véritable alternative à l'automobile en offrant un service rapide, efficace, ponctuel et confortable. Pour ce faire, il faudra investir davantage dans l'exploitation et les infrastructures de transport en commun. Des actions doivent être menées afin d'accroître la capacité et la rapidité du transport collectif et ce, à la fois à l'échelle métropolitaine et sur l'île de Montréal. Il s'agit d'un changement de cap important par rapport à la situation actuelle. La qualité de vie et le développement économique de la région en dépendent.

Il faut donc envisager la question du transport des personnes et des marchandises comme l'un des enjeux principaux de l'aménagement urbain de l'agglomération et de la ville de Montréal. La planification des réseaux de transport doit être intégrée à la planification urbaine puisqu'elle ne concerne pas seulement des questions de déplacement des personnes, mais revêt des enjeux d'ordre économique, environnemental et d'aménagement très importants.

Montréal a l'avantage de réunir sur un territoire compact des secteurs résidentiels de qualité et des zones d'emplois importantes. L'objectif fondamental du Plan d'urbanisme, en conformité avec les orientations gouvernementales, vise à consolider la croissance dans les principaux pôles économiques et de les mieux relier, par transport en commun, aux différents secteurs résidentiels existants ou à créer, sur l'île ou dans la région. Cette orientation principale vise à utiliser les infrastructures lourdes de transport en commun comme moyen de consolider la ville et la région.

Cette position favorable au transport en commun devrait être reprise par la Ville de Montréal au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et auprès des instances gouvernementales, dont notamment l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Encadré VII

Le nombre de déplacements est en hausse constante depuis une vingtaine d'années et ce, pour tous les motifs (travail, études, magasinage, loisir, etc.).

Les enquêtes origine-destination indiquent une croissance de 22 % entre 1987 et 1998 des déplacements motorisés dans l'agglomération montréalaise. Le ministère des Transports prévoit qu'ils augmenteront encore de 25 % d'ici 2016, soit près de deux millions de déplacements quotidiens supplémentaires.

En 1998, dans l'agglomération de Montréal, 79 % des sept millions de déplacements motorisés quotidiens se faisaient en voiture. Sur une base quotidienne, la part des déplacements en transport en commun a diminué de 24 % à 17 %, entre 1987 et 1998. Parallèlement, le transport des marchandises par camion a également connu une croissance élevée (près de 60 % entre 1992 et 1997, au Québec, selon une étude de KPMG-1999), répondant aux nouveaux modes de production et à l'augmentation des échanges.

3.1 La nécessité d'intégrer la planification des transports à la planification urbaine

Les réseaux et les infrastructures de transport jouent un rôle très important dans la structure des agglomérations urbaines. Pourtant, de façon générale, la planification de ces réseaux a été faite principalement pour répondre à la demande en transport, sans vraiment tenir compte des impacts de ces infrastructures sur l'organisation du territoire, ni sur les quartiers avoisinants. La planification du réseau routier a aussi généralement été séparée de celle du transport en commun et de la planification urbaine. Conséquemment, depuis les années 1960, l'expansion urbaine en périphérie de Montréal, liée à l'extension du réseau autoroutier, a privilégié une forme urbaine qui rend difficile la mise en place d'un réseau de transport en commun.

Une première difficulté repose sur le partage des compétences. Le gouvernement et les organismes fédéraux sont responsables de la gestion de l'aéroport, du port et du réseau ferroviaire. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) est responsable de la gestion du réseau routier supérieur (routes nationales et autoroutes). Depuis quelques années, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) gère le réseau métropolitain des trains de banlieue. Les municipalités gèrent le réseau de rues et l'exploitation du transport en commun (métro et autobus).



Une autre difficulté majeure réside dans l'absence d'intégration de la planification des transports à la planification urbaine, dans une perspective d'aménagement du territoire malgré des efforts de concertation entre les organismes responsables. Pourtant, une telle intégration est un des moyens essentiels pour rencontrer les objectifs de contrôle de l'étalement urbain, d'une organisation plus rationnelle du territoire, d'une diminution de l'utilisation de l'automobile et d'une meilleure gestion des réseaux. Afin d'assurer l'intégration des projets d'infrastructures de transport aux différentes composantes du milieu urbain, il devient nécessaire d'aborder ces projets d'infrastructures à titre de projets urbains et d'y associer plus étroitement les municipalités, responsables de l'aménagement du territoire.

Associer la Ville de Montréal à la planification des réseaux de transport et des projets d'infrastructures

L'un des objectifs majeurs du Cadre d'aménagement métropolitain concerne la consolidation des aires urbanisées de l'agglomération. Il avance que la planification des équipements et des infrastructures publiques de transport ait pour cible la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques majeurs ainsi que la réduction des gaz à effet de serre²⁰. Pour ce faire, il propose une forme urbaine qui vise une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile.

Le Cadre d'aménagement soutient, en conséquence, que l'agglomération métropolitaine aurait tout avantage à mettre en valeur les espaces aux abords des infrastructures de transport en commun afin d'assurer une clientèle constante aux réseaux de transport en commun. Il suggère aussi la mise en place d'une politique de repeuplement des aires d'influence des modes lourds de transport en commun²¹. Deux enjeux majeurs en découlent :

- intégrer la planification des transports dans une perspective métropolitaine à celle de l'aménagement du territoire;
- développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine²².

²⁰ Cadre d'aménagement et d'orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal, 5^e préoccupation du gouvernement, page 91.

²¹ Idem, page 54.

²² Idem, pages 91 et 92.

Le futur Schéma d'aménagement métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le futur Plan d'urbanisme de Montréal devront répondre favorablement à ces deux enjeux. Conséquemment, les objectifs fondamentaux du Schéma de la CMM et du Plan d'urbanisme de Montréal devront lier systématiquement la planification des infrastructures de transport à la conformité du Schéma d'aménagement métropolitain et du Plan d'urbanisme. Ils devront présenter des règles et des critères d'urbanisation afin d'accorder la priorité au développement urbain arrimé aux infrastructures métropolitaines de transport collectif. Ils devront aussi associer la planification des infrastructures de transport à une analyse d'impact sur l'aménagement urbain et sur l'environnement.

La planification des grandes infrastructures de transport a un caractère déterminant sur l'orientation du développement d'un quartier ou de la ville. Ces infrastructures ont des impacts particuliers en milieu urbain. Au delà des choix technologiques et des normes de transport, les projets d'infrastructures, même à une échelle réduite, sont partie prenante de la problématique urbaine. Les impacts sont multiples et jouent à différents niveaux : sur la qualité de vie d'un quartier, sur l'achalandage d'une rue ou d'un quartier, sur le paysage urbain, sur le niveau de bruit, sur le caractère architectural, etc.

La Ville de Montréal devrait donc être associée étroitement au MTQ et à l'AMT à la planification des projets de ces organismes gouvernementaux, afin que les priorités de développement et les tracés répondent aux objectifs du Plan d'urbanisme de Montréal et soient intégrés adéquatement dans la trame urbaine.

Les projets d'infrastructures, comme les autoroutes et les tracés de train, devraient être abordés d'abord comme des projets urbains et non seulement comme des projets de transport. Les corridors de transport devraient être planifiés en fonction de l'utilisation du sol, actuelle et future, et servir d'armature spatiale. Des intersections des infrastructures de transport devraient aussi jouer un rôle structurant des activités urbaines, comme certaines stations terminales ou de correspondance du métro et du train, ainsi que des intersections majeures du réseau routier de l'île. De même, l'insertion urbaine adéquate de ces infrastructures est une condition de réussite de ces projets.

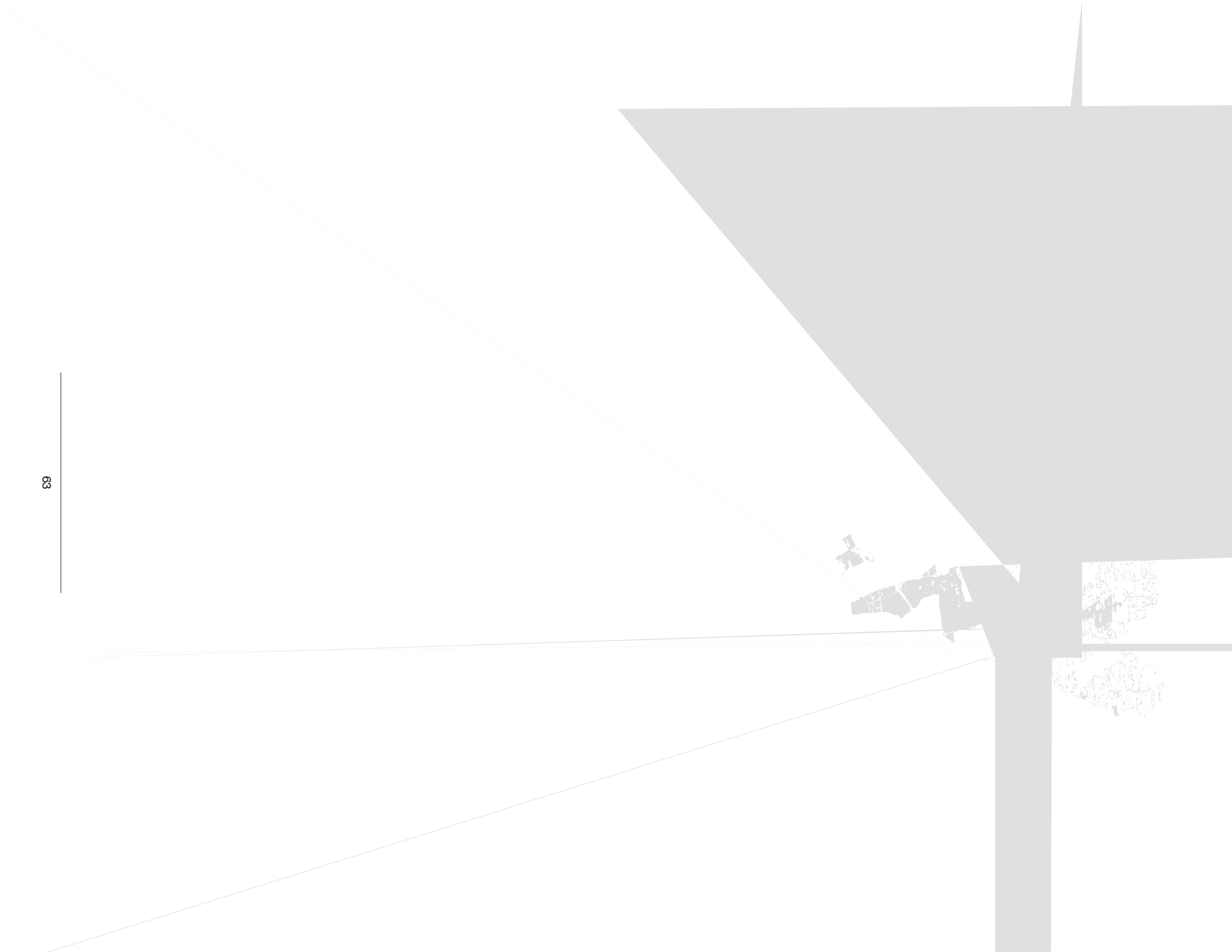
Malheureusement, les infrastructures lourdes de transport ont souvent défiguré des secteurs importants de la ville, laissant des traces longues à cicatriser. Pensons, entre autres, aux autoroutes Métropolitaine, Décarie et Ville-Marie, construites entre 1960 et 1975, qui ont sectionné les quartiers traversés par ces voies rapides en tranchée ou

surélevées. Les abords de ces autoroutes, sur de longs tronçons, demeurent déstructurés depuis des décennies, avec leur lot de terrains vacants, entraînant la déqualification des secteurs avoisinants. Seule une partie des abords de l'autoroute Ville-Marie a été réaménagée récemment, à la faveur du projet du Quartier international de Montréal et de l'agrandissement du Palais des congrès. Pensons aussi aux terrains aux abords de certains édifices de métro, vacants depuis la construction du métro au milieu des années 1960.

Des projets majeurs sont déjà en préparation, comme le réaménagement de la rue Notre-Dame Est en prolongement de l'autoroute Ville-Marie et l'implantation de systèmes légers sur rail (SLR) vers le centre-ville et à l'intérieur du centre-ville. Pour que ces infrastructures participent à la revitalisation des quartiers traversés, il faudra associer plus étroitement la planification urbaine à la planification des infrastructures. Cette intégration doit se faire autant à l'échelle de la planification des corridors qu'à l'échelle plus réduite des projets dans son insertion au tissu urbain.

Des choix d'infrastructures et de mode de transport sont encore à faire pour répondre aux besoins en matière de transport des personnes, autant sur l'île que dans l'agglomération. Comme nous le verrons dans la section suivante, l'enjeu consiste à accroître l'offre en transport en commun vers les principaux pôles d'emploi. Des projets d'infrastructures lourdes de transport collectif devront être proposés. Le Plan d'urbanisme préconise aussi de lier les nouveaux projets résidentiels majeurs, sur l'île et dans l'agglomération, à ce réseau d'infrastructures lourdes existantes ou à venir.

Montréal est au cœur de la problématique du transport régional et doit donc participer activement aux solutions. La vitalité économique de Montréal et la qualité de vie des quartiers en dépendent.



3.2 Revoir les projets d'infrastructures à la faveur du transport collectif

Le travail demeure le principal motif de déplacement dans l'agglomération et la voiture le mode privilégié de transport. Avec un million d'emplois, l'île de Montréal représente, et de loin, la principale destination pour fins de travail dans l'agglomération.

En période de pointe du matin (de 6h à 9h), selon les données de 1998²³, 72 % des 1,75 million de déplacements motorisés de la région montréalaise ont été faits en automobile et 21 % en transport en commun. Non seulement le nombre de déplacements est-il en hausse, mais la part de l'automobile est grandissante. En contrepartie, la part des déplacements en transport en commun, pour motif travail, a connu une baisse constante entre 1987 et 1998, passant de 28 % à 21 %. La même tendance à la baisse du transport collectif a été observée pour les déplacements vers le centre-ville. Il devient impérieux de renverser ces tendances afin d'améliorer la situation qui risque d'empirer si rien n'est fait²⁴. Des estimations réalisées en 2001 laissent toutefois entrevoir un renversement de cette tendance, qui ne pourra être confirmé que par les résultats de la prochaine enquête origine-destination de 2003. Il semblerait, selon une estimation des transporteurs, que la part modale du transport collectif pour motif travail aurait connu une hausse depuis 1998 et serait de 26 %. Cette croissance serait la conséquence de l'implantation des nouvelles infrastructures de train de banlieue depuis 1998.

La stratégie principale pour Montréal, afin de répondre aux besoins de transport des personnes, consiste à assurer un transfert modal vers le transport collectif, principalement pour les déplacements liés au travail. Concrètement, il faut arriver à réduire le nombre de voitures sur les principales artères et le réseau autoroutier durant les heures de pointe, et ce surtout pour les déplacements vers les principaux pôles d'emplois.

Les déplacements pour motif travail

Une analyse des déplacements pour motif travail vers les douze principaux secteurs d'emploi de l'île, en période de pointe du matin, permet de mieux saisir les différents corridors de déplacements et de confirmer l'utilisation de la voiture comme mode privilégié de transport. Voici les principaux résultats de l'étude (les détails sont présentés dans l'encadré X et à l'annexe 5) :

- 67 % des déplacements pour motif travail, vers les douze principaux secteurs d'emplois de l'île, se font en automobile;
- le centre-ville est le seul secteur d'emplois où la part du transport en commun est majoritaire (56 %); le centre-ville est également, et de loin, la destination la plus importante;
- tous les autres secteurs d'emplois présentent une répartition modale qui varie de 70 à 95 % en faveur de l'automobile;
- 64 % des déplacements proviennent de l'île; le tiers restant provient des couronnes nord et sud;
- la majorité des déplacements provient du centre de l'île et de Longueuil (56 %), d'où provient également la majorité des déplacements en transport en commun.

La gestion du transport des personnes à Montréal doit donc être faite en tenant compte du contexte métropolitain puisque l'île est la destination principale pour les déplacements liés au travail et ce, pour la presque totalité des secteurs d'origine de la région métropolitaine. Par ailleurs, puisque la majorité des déplacements provient de l'île, l'amélioration de la desserte en transport collectif vers les secteurs d'emplois doit donc viser tout autant les déplacements depuis les arrondissements montréalais que ceux depuis les couronnes.

²³ Enquête origine-destination de 1998.

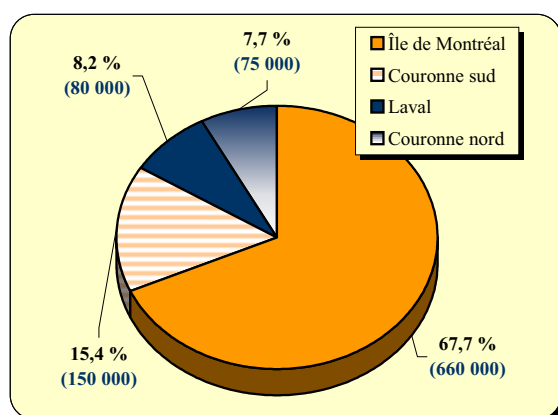
²⁴ En 2001, le transport en commun a connu un accroissement de 3,7%, ce qui ne s'était pas vu depuis une vingtaine d'années. Cette hausse serait consécutive aux travaux de l'AMT qui a accru l'offre de transport par train.

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole a compilé les données du recensement de 1996 pour présenter les déplacements domicile-travail dans les agglomérations²⁵. Selon cette compilation, il y avait, en 1996, 975 000 emplois sur l'île, dont 660 000 (67,7 %) étaient occupés par des résidents de l'île. Le tiers restant de ces emplois, soit environ 315 000, étaient occupés par des personnes résidant à l'extérieur de l'île

Les données nous indiquent aussi que la population active de la plupart des secteurs résidentiels de l'agglomération travaille en majorité sur l'île de Montréal. D'abord, la presque totalité de la population active de Montréal (92 %) travaille sur l'île de Montréal, soit 607 000 personnes. De plus, quelque 150 000 personnes, soit près de la moitié de la population active des municipalités de la Rive-sud, travaillent sur l'île. Près de 80 000 personnes en provenance de Laval occupent aussi un emploi sur l'île de Montréal, soit 54 % de la population active lavalloise. Enfin, quelque 75 000 personnes de la couronne nord travaillent à Montréal, soit environ 42 % de la population active de ce secteur de l'agglomération.

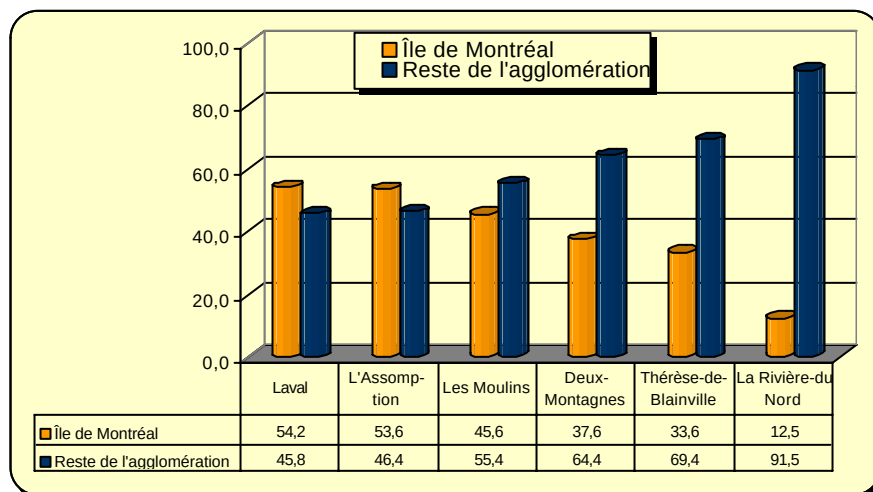
Graphique XVII

Répartition des déplacements domicile-travail à destination de l'île de Montréal depuis les différentes zones de l'agglomération en 1998



Graphique XVIII

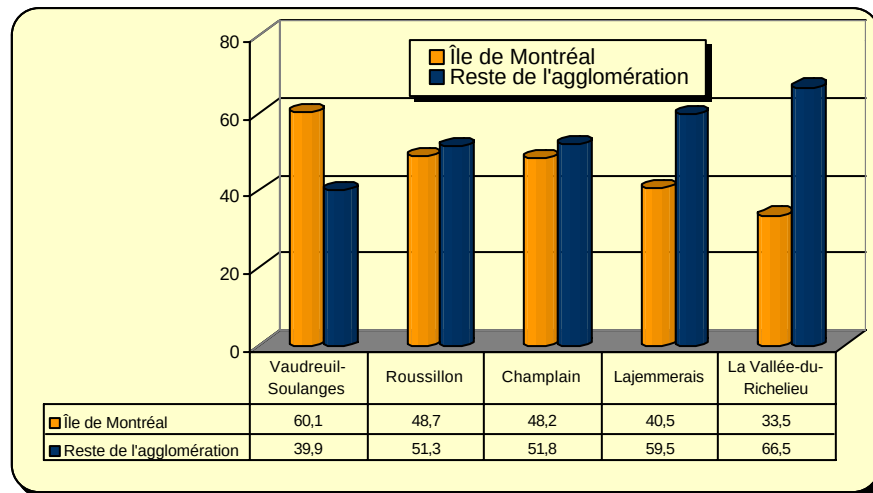
Proportions des déplacements domicile-travail à destination de l'île de Montréal au sein des MRC de la couronne nord et à Laval en 1998



²⁵ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Déplacements domicile-travail au sein des agglomérations de recensement et des régions métropolitaines de recensement du Québec, avril 2000.

Graphique XIX

Proportions des déplacements domicile-travail à destination de l'île de Montréal
au sein des MRC de la couronne sud en 1998



Les interventions proposées par l'AMT et le MTQ

Selon l'AMT et le MTQ, il faut agir efficacement au cours des prochaines années pour assurer une fluidité des déplacements. Si rien n'est fait, les niveaux de congestion augmenteront, entraîneront des pertes économiques et une augmentation du taux de pollution, et réduiront l'attrait de la région métropolitaine²⁶. Ces deux organismes soutiennent toutefois un point de vue quelque peu différent sur l'approche à adopter pour remédier à ce problème.

Pour l'AMT, il faudra assurer un transfert modal de l'automobile vers d'autres modes de transport et accroître la part modale du transport en commun, en période de pointe du matin. L'objectif fixé en 1997 par l'AMT était de hausser l'achalandage du transport collectif, en période de pointe du matin, de 50 000 déplacements quotidiens pour atteindre près de 400 000 déplacements en 2007 (correspondant au nombre des déplacements en transport collectif de 1982)²⁷. Compte tenu des estimations récentes des transporteurs, il semblerait que cet objectif aurait été atteint en 2001. L'AMT est en voie de réaliser un nouveau plan

stratégique et devrait établir un nouvel objectif de 50 000 déplacements supplémentaires en transport en commun d'ici 2012, portant la part relative du transport collectif, en période de pointe du matin, à 30 %.

Le MTQ soutient que l'automobile renforcera son statut principal de mode de transport, alors que le transport en commun subira une diminution du nombre d'utilisateurs à la période de pointe du matin. Selon les prévisions du Ministère, le nombre de déplacements en période de pointe du matin vers l'île de Montréal sera croissant au cours des prochaines années, surtout de la part des automobilistes-conducteurs²⁸. L'option soutenue par le Ministère consiste principalement à gérer l'offre en transport en augmentant la capacité des infrastructures et la fluidité de la circulation²⁹.

Le *Cadre d'aménagement* fait le point sur les projets d'infrastructures de transport pour la prochaine décennie (2001-2010). Il est révélateur de constater que les sommes prévues pour les infrastructures autoroutières totalisent le double de celles prévues pour le transport en commun, soit 3,14 milliards de dollars contre 1,566 milliards de dollars (voir l'encadré IX).

²⁶ Agence métropolitaine de transport, Plan stratégique de développement du transport métropolitain, novembre 1997, pages 2-11; Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, avril 2000, pages 29-35.

²⁷ Agence métropolitaine de transport, Plan stratégique de développement du transport métropolitain, novembre 1997, pages 19-26

²⁸ Le MTQ prévoit que d'ici 2016 le nombre de déplacements vers l'île, en période de pointe du matin, dépassera le million, en hausse de 85 000 déplacements par rapport à 1993.

²⁹ Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, avril 2000, pages 16-19.

Dans la perspective où l'enjeu consiste à assurer un transfert modal vers le transport en commun, pour le déplacement des personnes, il y a lieu de s'interroger sur les conséquences de tels investissements sur le réseau routier. Si l'offre en transport en commun ne peut pas concurrencer la fluidité des voies de circulation, il semble difficile d'imaginer comment le nombre de déplacements en automobile ira en diminuant.

La stratégie en matière de transport devrait plutôt être axée sur une amélioration réelle du réseau de transport en commun, en termes de rapidité, d'efficacité et de confort pour offrir une alternative valable à l'automobile. À ce sujet, il y aurait lieu d'accroître substantiellement les sommes attribuées au transport en commun, qui n'obtient que le tiers des investissements prévus pour le réseau de transport dans l'agglomération.

Encadré IX

LES PRINCIPAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS L'AGGLOMÉRATION MONTRÉLAISE (2001-2010) ³⁰.

Les projets d'infrastructures de transport en commun proposées par l'Agence métropolitaine de transport totalisent une somme de **1,566 milliard de dollars** :

- ligne de train Blainville–Jean-Talon - locomotives et capacité (29 M \$);
- mise en place de la ligne de train Saint-Hilaire–Montréal (33 M \$);
- prolongement de la ligne de métro 4 à Longueuil (333 M \$)
- prolongement de la ligne de métro 2 vers Laval (379 M \$);
- prolongement de la ligne de métro 5 jusqu'à Pie-IX et Anjou (380 M \$);
- l'implantation du projet de l'estacade par autobus ou SLR (147 M \$).

Les interventions prévues par le ministère des Transports du Québec, actualisées dans le Cadre d'aménagement, totalisent, pour la période 2001-2010, la somme de **3,14 milliard de dollars**, soit le double prévu pour les infrastructures en transport en commun:

- le prolongement de l'autoroute Ville-Marie (6 voies) — ou la modernisation de la rue Notre-Dame, entre les rues Amherst et Dickson (285 M \$);
- les travaux d'amélioration — ou d'optimisation — des accès et de la fluidité sur l'autoroute Métropolitaine (762 M \$);
- le réaménagement du rond-point Dorval (140 M \$);
- le prolongement de l'A-25, incluant un nouveau pont sur la rivière des Prairies (329 M \$);
- l'élargissement de l'A-10 de 4 à 6 voies entre la route 132 et l'A-30 (50 M \$);
- l'élargissement de l'A-20 sur la rive sud de 4 à 6 voies entre la route 132 et l'A-30 (52 M \$);
- le parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot (82 M \$);
- le parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine (110 M \$);
- le parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion (530 M \$);
- l'élargissement de l'A-20 dans l'ouest de l'île (340 M \$);
- la possibilité de construire un pont entre la rive-sud et Montréal (650 M \$).

³⁰ Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, pages 123-130, sept. 2001.

Une révision des projets d'infrastructures en transport

Il faut reconnaître qu'une part des investissements routiers prévus serviront à améliorer le transport des marchandises par camion, en vue de décongestionner certains tronçons du réseau. Cependant, la croissance de la capacité du réseau routier, même dans une perspective immédiate de décongestion, risque fortement d'entraîner une augmentation tout aussi importante du nombre de voitures sur ce même réseau qui deviendra tout aussi congestionné d'ici quelques années. La solution doit donc d'abord passer par une augmentation de la capacité du réseau de transport en commun, en relation avec un meilleur contrôle de l'aménagement du territoire.

Dans la perspective où il faut accroître l'offre de transport en commun depuis les différents secteurs résidentiels de l'île et de l'agglomération vers les principaux pôles d'emplois, la Ville de Montréal soutient les orientations du *Cadre d'aménagement métropolitain* et les orientations de l'Agence métropolitaine de transport.

D'abord, une réflexion plus poussée sur les projets d'infrastructures lourdes de transport collectif et d'amélioration du service existant devrait être menée en ce qui concerne la desserte en transport en commun sur l'île. Cela signifie aussi de revoir à la hausse les sommes prévues aux projets d'infrastructures et d'équipement de transport collectif, au détriment du réseau autoroutier. De même, le financement d'exploitation du réseau collectif de transport devra être revu pour permettre un service fiable, confortable et ponctuel. L'accroissement de l'offre de transport en commun doit se faire dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'environnement urbain. Conséquemment, ces choix budgétaires doivent être envisagés comme des choix de société.

LES DÉPLACEMENTS VERS LES DOUZE PRINCIPAUX SECTEURS D'EMPLOIS SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

Sur la base des données de l'enquête O-D de 1998, le Service du développement économique et urbain (SDÉU) a effectué une analyse des déplacements pour motif travail, en période de pointe du matin, vers les douze principaux secteurs d'emplois de l'île de Montréal.

67 % des déplacements pour motif travail se font en automobile

Les résultats de l'analyse nous révèlent que 67 % des quelque 460 000 déplacements motorisés quotidiens vers ces lieux d'emploi ont été effectués en automobile seulement. Seul le centre-ville connaît une répartition modale favorable au transport en commun (56 %). Tous les autres principaux secteurs d'emplois répertoriés présentent une répartition modale qui varie de 70 à 95 % en faveur de l'automobile.

L'analyse des déplacements nous révèle aussi que seuls le centre-ville et le secteur industriel de Saint-Laurent–Dorval attirent une population active de l'ensemble de l'agglomération métropolitaine. Le nombre important d'emplois qui y sont concentrés, ainsi que leur localisation centrale dans l'agglomération expliquent cette situation.

Le centre-ville demeure et de loin la destination la plus importante

En période de pointe du matin, 36 % des déplacements répertoriés pour motif travail sur l'île se dirigeaient au centre-ville, soit près de 170 000 déplacements, suivi du secteur Saint-Laurent–Dorval avec 17 % des déplacements, soit près de 80 000. Par ailleurs, le réseau de transport en commun de l'agglomération (métro, trains de banlieue, voies réservées) est principalement orienté vers le centre-ville. Cela permet d'expliquer la part relative du transport en commun plus élevée vers le centre-ville. Tous les autres secteurs d'emplois de l'île attirent majoritairement une population active qui réside dans des secteurs limitrophes, dont la distance de parcours est de moins de 10 kilomètres.

64 % des déplacements proviennent de l'île de Montréal

L'étude confirme les données compilées par le MAMM sur les déplacements domicile-travail. Ainsi, des quelque 460 000 déplacements motorisés quotidiens du matin qui se dirigent vers les secteurs d'emplois de l'île de Montréal, près de 300 000, soit 64 %, proviennent de l'île de Montréal. Viennent ensuite la couronne sud avec 84 000 déplacements (18 %), Laval avec 41 700 déplacements (9 %) et la couronne nord avec 40 700 déplacements (8,8 %).

La majorité des déplacements proviennent du centre de l'île et de Longueuil

Autre fait significatif, plus de la moitié (56 %) des déplacements, soit 260 000, proviennent de cinq des vingt secteurs d'origine analysés, tous situés au coeur de l'agglomération : centre-est, est, centre-ouest et sud-ouest de l'île et de la ville de Longueuil, soit les secteurs les plus densément peuplés de l'agglomération.

Le plus important d'entre eux est le centre-est, dans le secteur formé par les rues du Parc–l'Acadie - Pie-IX, dans

Le transport en commun demeure élevé depuis ces mêmes secteurs du centre de l'île et de Longueuil

La part relative du transport en commun est la plus élevée dans tous ces secteurs d'origine (avec le centre-ville), oscillant entre 35 % et 52 %. En plus d'être les secteurs les plus peuplés, ces territoires sont également desservis par des infrastructures lourdes de transport collectif. C'est-à-dire que dans les quatorze autres secteurs d'origine de l'agglomération les déplacements pour fins de travail se font en transport collectif dans une proportion qui varie entre 10 et 30 % seulement.

Ainsi, la population active qui réside dans les secteurs des couronnes nord et sud (à l'exception de Longueuil), à Laval et dans la pointe ouest de l'île utilise uniquement la voiture pour fins de travail dans une proportion de 80 à 90 %.

Les déplacements vers le centre-ville

Dans les déplacements vers le centre-ville, deux secteurs d'origine ressortent : le centre-est de l'île et la nouvelle ville de Longueuil, avec 28 000 déplacements quotidiens chacun. Viennent ensuite quatre secteurs de l'île (centre-ouest, est, sud-ouest et pointe ouest) avec au total près de 60 000 déplacements.

Près de 68 % des déplacements vers le centre-ville, soit plus de 110 000 déplacements, proviennent donc de ces six secteurs d'origine, où la part du transport en commun varie de 50 à 70 %. Ce sont les secteurs d'origine desservis par le réseau de métro, le train de banlieue et les voies réservées des autobus régionaux. Un cas d'espèce mérite d'être souligné. Dans les secteurs de Laval ouest et de la couronne nord ouest, desservis par la ligne de train Deux-Montagnes–Montréal, les déplacements vers le centre-ville se font par transport collectif dans une proportion de 71 et 67 %. Ces exemples permettent de démontrer que, lorsque les infrastructures de transport collectif sont en place et permettent un service concurrentiel à la voiture, l'utilisation du transport en commun devient le moyen privilégié et ce, même dans des secteurs éloignés.

Autre cas particulier à signaler : la population active qui réside et travaille au centre-ville. Près de 5 800 déplacements pour fins de travail proviennent et se dirigent au centre-ville. Plus de la moitié (53 %) de ces déplacements sont non motorisés (à pied ou à vélo) et un autre quart sont effectués en transport en commun. Seulement 23 % des déplacements se font en voiture.

Les déplacements vers les secteurs industriels

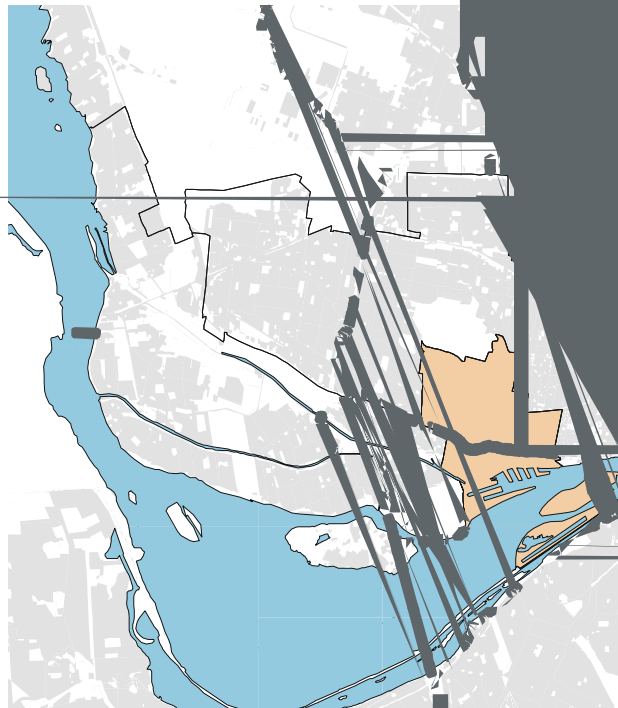
De façon générale, les déplacements vers les huit secteurs industriels analysés se font très majoritairement en voiture, dans une proportion variant de 70 à 95 %. Seuls les déplacements vers deux secteurs industriels situés au centre de l'île atteignent une proportion de 30 % en transport collectif. Dans tous les autres secteurs la part de l'automobile est de plus de 85 %.

À l'exception du secteur Saint-Laurent–Dorval, dont les déplacements proviennent de l'ensemble de l'agglomération, tous les autres secteurs industriels attirent majoritairement une population active provenant des secteurs résidentiels limitrophes, dans un rayon de moins de 10 kilomètres.

Les déplacements vers les trois arrondissements centraux

Trois arrondissements centraux de Montréal concentrent une part importante des emplois de l'île, soit Côte-des-

Origine principale des déplacements
pour motif travail, en période de pointe du



Carte XVI

Origine principale des déplacements à destination des secteurs
pour motif travail, en période de pointe du

Carte XVII

Origine principale des déplacements à destination des secteurs industriels de l'ouest de Montréal, pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998



Carte XVIII

Origine principale des déplacements à destination des secteurs industriels du centre-nord de Montréal, pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998

Origine principale des déplacements
pour motif travail,

U-de-G



Carte XX

Origine principale des déplacements à destination du Plateau-Mont-Royal et du Centre-Sud,
pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998

Carte XXI

Les secteurs de destination, motif travail



Tableau VI

Déplacements attirés par les secteurs d'emplois de l'île de Montréal,
pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998

Secteurs de destination (industriels et arrondissements)	Déplacements motorisés	% des déplacements en auto uniquement	% des déplacements en transport en commun	Répartition des déplacements selon les secteurs de destination
Total	462 183	67,4%	32,6%	100,0%
Centre - Ville	167 889	43,7%	56,3%	36,3%
Total (arrondissements)	94 895	72,7%	27,3%	20,5%
Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce	34 985	72,6%	27,4%	7,6%
Plateau/Centre-Sud	34 817	71,7%	28,3%	7,5%
Rosemont/Petite-Patrie	25 093	74,2%	25,8%	5,4%
Total (secteurs industriels)	199 399	84,9%	15,1%	43,1%
Pointe-Ouest	22 043	94,1%	5,9%	4,8%
Ouest	79 053	87,1%	12,9%	17,1%
Centre-Nord	25 144	73,9%	26,1%	5,4%
Voie du C.P.	13 697	68,7%	31,3%	3,0%
Sud-Ouest	13 771	86,2%	13,8%	3,0%
Sud-Est	6 076	85,4%	14,6%	1,3%
Est	28 401	85,5%	14,5%	6,1%
Pointe-Est	11 214	92,2%	7,8%	2,4%

Tableau VII

Déplacements produits par différentes zones de l'agglomération à destination des secteurs d'emplois de l'île de Montréal,
pour motif travail, en période de pointe du matin en 1998

Secteurs d'origine/modes	Déplacements motorisés	Répartition des déplacements selon les secteurs d'origine	% des déplacements en auto uniquement	% des déplacements en transport en commun
Total	462 183	100,0%	67,4%	32,6%
Montréal	296 010	64,0%	62,7%	37,3%
Pointe Ouest	37 211	8,1%	80,8%	19,2%
Ouest	22 614	4,9%	68,7%	31,3%
Centre Ouest	43 693	9,5%	62,8%	37,2%
Sud Ouest	38 027	8,2%	64,2%	35,8%
Centre ville	5 698	1,2%	47,6%	52,4%
Centre Est	80 822	17,5%	51,7%	48,3%
Est	48 794	10,6%	62,0%	38,0%
Pointe Est	19 151	4,1%	69,6%	30,4%
Couronne Sud	83 814	18,1%	69,1%	30,9%
Vaudreuil-Soulanges	9 515	2,1%	88,3%	11,7%
Couronne Sud Ouest	14 965	3,2%	79,2%	20,8%
Longueuil	48 355	10,5%	60,1%	39,9%
Couronne Sud Est	10 979	2,4%	78,2%	21,8%
Laval	41 691	9,0%	79,0%	21,0%
Laval Ouest	5 477	1,2%	76,1%	23,9%
Laval Ouest Centre	12 080	2,6%	84,9%	15,1%
Laval Centre	16 960	3,7%	75,8%	24,2%
Laval Est	7 174	1,6%	79,0%	21,0%
Couronne Nord	40 668	8,8%	86,6%	13,4%
Couronne Nord Ouest	7 636	1,7%	78,7%	21,3%
Couronne Nord Centre	8 837	1,9%	84,6%	15,4%
Couronne Nord Saint-Jérôme	1 283	0,3%	88,3%	11,7%
Couronne Nord Est	22 912	5,0%	89,9%	10,1%

* Pour des raisons statistiques, les valeurs inférieures à 600 peuvent ne pas être significatives.

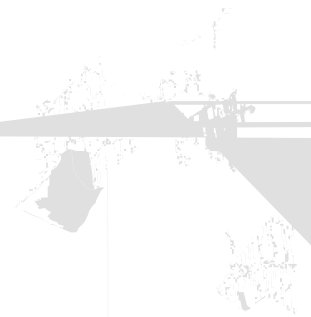
Source : Enquête O-D de 1998

Traitement des données : Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain, Division de la planification urbaine et de la réglementation, octobre 2001.



Carte XXIV

Origine des déplacements et mode de déplacement pour motif travail en période de pointe du matin
à destination des principaux secteurs d'emplois de l'île de Montréal



3.3 Le transport des marchandises

Le transport des marchandises a souvent été considéré, du point de vue de l'aménagement, comme une nuisance. Depuis quelques temps, l'importance économique de l'industrie du transport des marchandises a été mise en évidence, surtout dans le cas de la région de Montréal. L'augmentation des échanges entre le Québec et le reste de l'Amérique du Nord se répercute forcément sur le rôle de plaque tournante que joue Montréal dans le domaine du transport des marchandises avec ses infrastructures portuaires, ferroviaires et routières.

Le Plan d'urbanisme devra soutenir le renforcement de ce rôle puisqu'il consolide la place de Montréal sur l'échiquier économique nord-américain. À cet égard, le Plan verra à préserver les principaux corridors de transport des marchandises, principalement les corridors ferroviaires reliés au port de Montréal. Conséquemment, le Plan confirmera l'affectation industrielle de ces corridors, plus appropriée dans le voisinage des activités de transport de marchandises par train.

Par ailleurs, la question des infrastructures routières présente une plus grande complexité. Le transport par camion a connu une croissance soutenue depuis une quinzaine d'années, à cause du mode de production en flux tendu (juste à temps) et de l'importance des échanges économiques. Le ministère des Transports évalue à quelque 110 000 le nombre de déplacements quotidiens par camion dans l'agglomération. Montréal se trouve au cœur du réseau routier qui lie la région au reste du Québec, de même que Montréal est un passage obligé entre le Québec et le reste du continent.

Les axes routiers du réseau supérieur empruntés par les camions correspondent aux mêmes axes surchargés par le flot quotidien de voitures (4,3 millions de déplacements quotidiens). Le MTQ a dénombré environ 7 000 déplacements de camions, dans les deux directions, dans une journée entre 6 et 19 heures sur chacun des axes autoroutiers suivants : l'autoroute 40, une partie des trois axes nord-sud (A-13, A-15, A-20/A-25) et l'autoroute 20, entre Dorval et l'échangeur Turcot.

Une grande partie de ces camions desservent les principaux secteurs industriels et pôle commerciaux de l'île. Un certain nombre, qui reste à être évalué, serait seulement en transit. Finalement, la circulation serait aussi congestionnée sur ce réseau par le nombre important de véhicules utilisés pour des déplacements de nature locale. Cette

situation serait attribuable, selon le Ministère, à l'absence de liens locaux continus dans certains secteurs, forçant l'utilisation du réseau supérieur. Ainsi, plus de 90 % des automobiles et des camions légers qui circulent sur l'autoroute Métropolitaine le font sur la partie située entre l'autoroute 25 et l'autoroute 13³¹.

L'insularité de Montréal comporte un prix à payer pour les camionneurs. L'ensemble des traversées de la région a connu une croissance de 42 % de la circulation entre 1981 et 1994, l'essentiel de la progression s'étant concrétisée sur les ponts autoroutiers³². Il semble que les camions, en raison des parcours interrégionaux, privilégient ces mêmes traversées, notamment le pont-tunnel Lafontaine ainsi que les ponts Champlain, de l'Île-aux-Tourtes, Médéric-Martin et Charles-de-Gaulle. Selon les transporteurs routiers, un nombre significatif de véhicules ne font que traverser l'île. Dans cette perspective, l'industrie du transport des marchandises croit qu'une autoroute de contournement permettrait d'alléger la circulation des camions sur l'île. Cependant, aucune donnée officielle ne permet de connaître réellement l'état de la situation. La seule étude menée à ce sujet, en 1992, concerne les déplacements sur l'autoroute Métropolitaine. Cette étude concluait que seulement 10 % des camions qui empruntaient cette autoroute étaient en transit.

L'analyse du MTQ sur la congestion routière et le transport des marchandises identifie clairement les tronçons problématiques. Outre les approches de pont, ce sont principalement les autoroutes Métropolitaine (entre A-13 et A-25), Décarie (entre Côte-Ste-Catherine et A-40) et l'A-20 (entre A-13 et A-15). Ces tronçons partagent des points communs, notamment le fait qu'ils sont des axes fortement sollicités par le camionnage, qu'ils sont inévitables dans la majorité des longs parcours sur l'île et qu'ils font partie des itinéraires de transit de la région. Quant aux principaux points de congestion sur le réseau routier municipal de l'île, une bonne part se situe sur des artères près des intersections avec les voies rapides. Quelques-uns se trouvent pourtant sur les artères desservant les principaux pôles d'emplois de l'île.

L'état du réseau n'est évidemment pas sans conséquence pour les transporteurs routiers. Certes, les ralentissements sur la route augmentent les coûts du transport et imposent des retards qui pénalisent les expéditeurs et les destinataires. De surcroît, les camionneurs ont peine à éviter les périodes d'affluence, lesquelles se prolongent de plus en plus : les autoroutes Décarie et Métropolitaine affichent même des débits horaires constants entre 7 et 19 heures, abolissant les heures creuses en journée.

³¹ Plan de gestion des déplacements, pages 27 et 31.

³² Comité interrégional pour le transport des marchandises, Diagnostic, 15 juin 2000.

La surcharge du réseau routier, tant primaire que secondaire, pose de surcroît le problème de l'entretien. En effet, la circulation intense cause une détérioration prématurée des chaussées et des structures, exacerbée par le passage des véhicules lourds. Les budgets insuffisants des autorités provinciales et municipales en cette matière ne font qu'ajourner la réfection nécessaire des réseaux.

Au cours des années 90, les municipalités ont fait un effort d'harmonisation pour remédier à la situation anarchique qui prévalait en matière de réglementation de la circulation des véhicules lourds. Les règlements municipaux servent à préserver la tranquillité et la sécurité des citoyens. Ils permettent aussi de constituer un réseau de camionnage facilitant les déplacements à l'intérieur de la région métropolitaine et accédant au réseau autoroutier.

Différents défis se posent quant à la gestion du transport des marchandises par camion. Sur l'île de Montréal, le nombre et la capacité des principaux axes de circulation sont limités et peuvent difficilement être augmentés. Il s'agit donc de prévenir la dégradation physique et fonctionnelle des infrastructures, voire même de se prémunir des conflits d'aménagement susceptibles de restreindre la vocation des axes.

Au sein des couronnes, la problématique se présente autrement, le réseau primaire n'étant pas complété totalement. Il s'agit alors d'assurer la possibilité de parachever le réseau. La principale proposition du Ministère consiste à parachever l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine (110 millions de dollars) et entre Châteauguay et Valleyfield (530 millions de dollars). À ce sujet, il reste encore à démontrer, avec chiffres à l'appui, si ces nouveaux tronçons auront un impact réel pour décongestionner le réseau autoroutier sur l'île.

Des études plus poussées sur le sujet permettraient de mieux définir les orientations et les mesures à prendre pour consolider les activités économiques du transport des marchandises sur l'île de Montréal, tout en diminuant leur impact sur la congestion routière. Dans un premier temps, il pourrait être envisagé d'instaurer des mesures préférentielles pour le transport par camion sur certains axes autoroutiers. Ces mesures ne pourraient être applicables que si l'offre de transport en commun est accrue, permettant de dégager ces axes d'un nombre important de voitures. De même, le Plan d'urbanisme verra à déterminer les corridors pour le transport des marchandises et surtout pour les matières dangereuses. Conséquemment, le plan d'affectation du sol du Plan d'urbanisme devra déterminer clairement ces choix de corridors et diminuer les incompatibilités d'usage entre les activités de transport des marchandises et d'autres activités urbaines comme l'habitation.

Il demeure néanmoins que l'origine et la destination des camions, dans la région montréalaise, sont très peu documentées. Il est difficile de connaître la part réelle du camionnage de transit qui emprunte les axes routiers sur l'île, en provenance et à destination d'une autre région. Il semble que la très grande majorité du transport en camion sur l'île est soit à destination, soit en provenance de l'île de Montréal. Ces données sur les parcours et corridors principaux du camionnage, selon les lieux d'origine et de destination, sont essentielles pour une gestion plus efficace du transport des marchandises et pour déterminer les actions et les investissements routiers les plus pertinents. La Ville de Montréal offre donc sa collaboration au MTQ et à la CMM pour élaborer un plan de transport des marchandises pour Montréal et sa région.



Autoroute 40 et échangeur Décarie

Les travaux préparatoires du Plan d'urbanisme de Montréal
Enjeux, orientations préliminaires et défis d'aménagement

Ce document a été réalisé par :

Néné-Amy Barry, conseillère en planification

Guy Bédard, conseiller en planification

Lise Bernier, conseillère en aménagement

Lucie Desjardins, graphiste

Sylvain Ducas, chargé de projets - urbanisme

Sylvia-Anne Duplantie, conseillère en aménagement

Luc Gagnon, conseiller en aménagement

Sébastien Giroux, analyste - chercheur



III. Les défis d'aménagement

1. Un centre fort et diversifié

Le centre de Montréal est sans contredit le cœur de la métropole. À la fois milieu de vie et de travail, c'est un lieu où se côtoient quotidiennement plus de 54 000 résidents et au delà d'un quart de million de travailleurs³³. Le Centre est aussi un foyer culturel et un pôle touristique majeur où des milliers de visiteurs, attirés par l'animation de ses rues commerçantes et par sa vitalité culturelle, viennent chaque jour se divertir.

Avec ses universités et cégeps, les hôpitaux qu'on y retrouve et les centres de recherche qui leur sont associés, il est aussi un important pôle d'activités d'enseignement supérieur et de recherche dont la portée contribue, avec les nombreux organismes internationaux qui y ont leur siège, au rayonnement international de Montréal.

Bordé par le fleuve et dominé par le mont Royal, que les Montréalais appellent familièrement «la montagne», le Centre est aussi le reflet de l'identité montréalaise. Son patrimoine bâti, historique ou contemporain, est un précieux témoin des principales époques du développement de la ville. Ses rues et ses places publiques, animées et sécuritaires, sont une solide affirmation de la convivialité qui caractérise la société montréalaise. Son échelle humaine, enfin, témoigne d'une préoccupation constante à l'égard du confort des piétons.

Décrire le Centre de Montréal, c'est aussi faire état du grand nombre de terrains vacants et de parcs de stationnement qui nuisent à son image mais qui, en même temps, offrent un potentiel de développement et de mise en valeur considérable. Vus sous cet angle, ces terrains représentent donc autant d'occasions pour l'ajout de nouveaux emplois et de nouveaux résidents, la construction du patrimoine de demain et l'aménagement de nouveaux lieux publics qui rendront le Centre encore plus agréable à fréquenter.

Au delà de leur valeur de symbole, ces caractéristiques et ces attraits illustrent quelques-unes des principales bases sur lesquelles Montréal peut s'appuyer pour renforcer son centre et surtout lui permettre, dans la foulée des efforts déjà déployés, de relever les nombreux défis qui s'annoncent.

Depuis 10 ans, des investissements considérables ont été consentis par la Ville et ses partenaires, tant privés que publics, dans la réalisation de projets d'aménagement ou de construction qui ont permis d'améliorer l'image de plusieurs secteurs. C'est ainsi que le Vieux-Port et le parc Jean-Drapeau, réaménagés, comptent maintenant parmi les lieux les plus fréquentés par les touristes d'ici et d'ailleurs qui peuvent désormais redécouvrir une grande partie du «waterfront» montréalais. Le parc du Mont-Royal, quant à lui, a fait l'objet d'importants travaux de réaménagement qui devront être poursuivis afin de consolider ses vocations éducatives, récréatives et touristiques.

À la faveur d'une économie plus vigoureuse et grâce au soutien de programmes municipaux, la rue Sainte-Catherine a retrouvé le dynamisme qui fait toujours d'elle l'artère commerçante la plus animée au Canada. Dans la même veine, la création de la Cité du multimédia a permis au faubourg des Récollets, un ancien secteur industriel moribond, de devenir l'un des principaux centres d'activités de la nouvelle économie et de contribuer à la revitalisation de la partie ouest de l'arrondissement historique. La conclusion des travaux de réaménagement du canal de Lachine ajoutera un attrait de plus aux amateurs de loisirs et d'histoire et, dans quelques années, ce sera l'aménagement du Quartier international qui contribuera à consolider le sud du centre-ville en rétablissant les liens entre le centre des affaires et l'ancien quartier financier de la rue Saint-Jacques. Enfin, le succès des programmes montréalais en matière d'habitation aura contribué à redonner vie au Vieux-Montréal, un milieu de vie dont la vocation s'affirme de plus en plus.

Isolément, chacune de ces interventions aura permis d'améliorer sensiblement l'environnement dans lequel elle a été réalisée. Ensemble, elles ont rehaussé de façon marquée la qualité du paysage urbain du Centre dans son ensemble et ainsi contribué à rendre le centre des affaires plus attrayant pour ses usagers et plus attirant pour les investisseurs. C'est dans cette perspective de projets initiateurs de changements et de partenariat que seront abordés les défis de la prochaine décennie.

³³ Les données présentées dans le présent document sont établies selon les limites de l'arrondissement Ville-Marie en vigueur avant la fusion. Ce découpage, qui correspond en gros au territoire s'étendant de l'avenue Atwater à la rue Amherst, du mont Royal jusqu'aux Îles, constitue «le Centre» de Montréal au sens de ce document.

Le Centre, au cœur des grands défis

Parmi les grands enjeux auxquels Montréal doit faire face à l'orée du XXI^{ème} siècle, plusieurs trouvent écho dans le Centre. Ainsi, la volonté de soutenir la force économique du centre de l'agglomération au bénéfice de l'ensemble de la région interpelle la capacité de Montréal à consolider et à renforcer les attraits de son secteur central, de façon à y attirer de nouveaux emplois et à renforcer sa vocation internationale. En habitation, le défi d'accroître le dynamisme résidentiel sur l'île est fortement tributaire de la capacité de la Ville à tirer profit du potentiel de développement de l'arrondissement Ville-Marie, qui pourrait à lui seul accueillir au delà de 20 % des nouveaux logements à construire sur l'île. Quant à la volonté de favoriser une plus forte utilisation du transport collectif, dans une perspective de développement durable, elle devra d'abord se réaliser au Centre, secteur le mieux desservi de la région en infrastructures lourdes de transport en commun.

Ce que Montréal propose, en écho aux orientations mises de l'avant par le gouvernement du Québec en juin 2001 dans le Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine, c'est de mobiliser les intervenants impliqués dans le développement de la ville autour de quatre défis, autant de conditions de succès qui permettront d'accroître le pouvoir d'attraction du Centre, de le rendre encore plus fort, d'en faire un modèle de développement urbain:

- RENDRE LE CENTRE PLUS ATTRAYANT
- RENDRE LE CENTRE ENCORE PLUS HABITÉ
- ÉLIMINER LES TERRAINS NON BÂTIS
- ACCROÎTRE LA PART DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF

1.1 Rendre le Centre plus attrayant

Ville internationale, Montréal doit s'assurer que son cœur offre une image de qualité supérieure, caractérisée par des aménagements et des équipements de haut niveau. Avec la masse critique d'emplois qu'on y retrouve, sa vie culturelle réputée, la grande diversité d'activités qui s'y déroulent et le caractère sécuritaire que cette animation lui confère, le renforcement de cette image est garant de la capacité de la Ville à soutenir la vitalité économique non seulement du Centre mais aussi de l'ensemble de la région.

À cet égard, Montréal dispose déjà de nombreux atouts. Ses attraits naturels, le mont Royal, le fleuve Saint-Laurent et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, sont non seulement des éléments marquants du paysage du Centre mais aussi des destinations à vocation récréative et éducative. Le Vieux-Montréal, berceau de la métropole et joyau du patrimoine montréalais, est à la fois un puissant pôle d'attraction touristique et un milieu de vie en effervescence. Quant aux principales rues de l'arrondissement, bordées de boutiques, de musées et de salles de spectacles, elles sont le lieu d'une fébrilité peu commune pour un centre-ville nord-américain et même exceptionnelle lorsque l'un ou l'autre des grands festivals en prend littéralement possession.

Ce charme et cette vitalité profitent particulièrement au centre des affaires, qui en tire une partie de son pouvoir d'attraction. Ce secteur, dense et diversifié tant sur le plan de la forme urbaine que sur celui des activités, est également avantagé par le caractère compact que lui confère cette concentration d'activités.

Le statut de Montréal comme ville de congrès, la première en importance au pays et la troisième en Amérique du Nord quant au nombre d'événements internationaux, est soutenu par cet environnement auquel se greffent des équipements permettant à la métropole d'affirmer sa vocation. De la même façon, les importants investissements qui sont actuellement consentis à l'agrandissement du Palais des congrès et à l'aménagement du Quartier international témoignent de la confiance accordée par la Ville, les gouvernements et les partenaires privés à l'égard du potentiel encore sous-exploité de Montréal.



Outre ces attraits et qualités, c'est à travers l'architecture de ses bâtiments et l'aménagement de ses rues et autres lieux publics que s'exprime, pour le travailleur, le résident, le visiteur et l'investisseur, l'image du Centre et de la ville. C'est la vitrine de Montréal sur le monde en quelque sorte. Et bien que la métropole affiche aussi sur ce plan un bilan plus qu'enviable, des efforts doivent être consentis afin de hausser la qualité du paysage urbain à un niveau supérieur et de corriger, dans la mesure du possible, des problèmes hérités des décennies pendant lesquelles l'aménagement urbain était l'enfant pauvre des interventions publiques et privées.

À cet égard, on peut rappeler que certaines parties du cœur de Montréal souffrent encore du peu de soins accordés à l'aménagement et à l'encadrement d'artères pourtant importantes, qui montrent par endroit une image déficiente qui ne correspond pas à leur vocation. Dans ces cas, c'est une architecture terne ou non respectueuse de son contexte qui a transformé des rues et des lieux attrayants en endroits quelconques. Dans le centre des affaires par exemple, le boulevard de Maisonneuve et l'avenue du Président-Kennedy offrent par moment, à cause de bâtiments au design anonyme et à une implantation non soucieuse du confort des piétons, un environnement peu invitant pour ceux qui y marchent. Là et ailleurs, sur le boulevard René-Lévesque notamment, l'aménagement et l'état du domaine public laissent aussi à désirer.

Posé en ces termes, ce constat met en lumière le premier défi auquel Montréal doit s'attarder, soit celui d'un aménagement et d'une architecture intégrés et de haut niveau, à la hauteur de l'image et du rayonnement souhaités pour la métropole. Et considérant la nature du tissu urbain central, qui offre des possibilités de développement à la fois sur ses terrains non bâtis et dans les nombreux bâtiments disponibles pour un recyclage, ce défi s'exprimera autant dans la construction de nouveaux bâtiments que lors du recyclage d'édifices existants.

Parce qu'il est un des principaux champs d'action municipale et qu'il est à la base de la perception qu'ont les usagers de leur environnement, l'espace public doit être au cœur de tout effort visant à accroître la force d'attraction du Centre. Cela signifie que les rues et les trottoirs, le mobilier urbain, les places, les parcs et les squares doivent être aménagés de façon à en faire des lieux confortables et agréables à fréquenter. Ils doivent être encadrés par des bâtiments dont la présence contribue à ce confort, non seulement par leur architecture mais aussi par leur échelle et par la relation qu'ils entretiennent avec la rue.

Dans la foulée des efforts qui seront apportés afin d'assurer cet aménagement cohérent du domaine public en général, une attention particulière devra en outre être accordée à la mise en valeur des accès au Centre. À cause de leur rôle de portes d'entrée, ces grands axes sont eux aussi, à une autre échelle, des parcours déterminants quant à la perception de Montréal qu'auront leurs usagers. Leur image doit être particulièrement soignée et offrir un environnement agréable, à la hauteur de leur vocation. Cependant, force est de constater que l'environnement offert par certains des principaux accès au Centre contraste avec cette vision. Conçus d'abord et avant tout pour permettre une circulation automobile fluide, on a fait peu de cas de leur aménagement. Et leur encadrement, déficient, est plutôt marqué par la présence de terrains non bâtis ou de panneaux publicitaires.

Dans les prochaines années, la réutilisation des hôpitaux universitaires qui seront libérés suite à la construction, à Rosemont et Notre-Dame-de-Grâce, des deux grands centres hospitaliers, représentera un autre enjeu majeur d'aménagement pour le cœur de Montréal. Au total, c'est une superficie de 6,2 millions de pieds carrés, soit près de deux fois l'équivalent de la Place Ville-Marie, qu'il faudra réaffecter. Ceci, sans compter le déplacement possible, dans la foulée de ces déménagements, de services d'appoint, médicaux ou autres, qui occupent des locaux dans le voisinage des institutions. Bien que des projets qui permettraient l'occupation d'environ la moitié de cette superficie à des fins socio-sanitaires aient déjà été avancés, l'ampleur du défi commande qu'une réflexion globale soit entreprise sur l'avenir de ces bâtiments institutionnels.

Dans cet esprit, la notion de mise en valeur du patrimoine du Centre doit devenir plus qu'une simple préoccupation réglementaire. Elle doit être intégrée à l'ensemble des pratiques d'aménagement, qu'elles soient d'initiative publique ou privée, et doit être reconnue dans ses différentes dimensions, soit le patrimoine bâti, archéologique et paysager.

Pour rendre son Centre plus attrayant, Montréal doit donc mettre en place les moyens qui lui permettront de devenir un modèle de réussite en matière d'aménagement urbain. Cet objectif, ambitieux, commande évidemment des efforts concertés de tous les acteurs du développement urbain. Mais il suppose, d'abord, que la Ville affirme son leadership en se dotant de mécanismes d'encadrement adéquats, tout en donnant l'exemple par ses interventions sur l'espace public. Dans cette perspective, et s'ajoutant aux actions qui seront proposées dans le cadre des trois autres défis d'aménagement identifiés pour le Centre, les interventions prioritaires pourront porter sur les objets suivants :

■ UN ENVIRONNEMENT BÂTI ET DES LIEUX PUBLICS DE QUALITÉ

- Poursuivre les efforts de préservation et de mise en valeur du patrimoine bâti et archéologique, notamment lorsque des bâtiments d'intérêt sont visés par un changement de vocation, et élaborer une politique sur le patrimoine.
- Mettre en place les approches et les mécanismes, telle une commission de l'aménagement du Centre, qui permettront d'assurer une architecture de haut niveau et, ainsi, de préparer le patrimoine de demain.
- Doter la ville d'une politique cadre portant sur le redéveloppement et la mise en valeur, au Centre et dans les autres arrondissements, des grandes propriétés institutionnelles.
- Élaborer une politique d'aménagement du domaine public intégrant notamment une préoccupation à l'égard de l'art public
- Aménager de nouveaux lieux publics.
- Réaménager le domaine public, par exemple la rue Peel et le square Chaboillez ainsi que les boulevard René-Lévesque et de Maisonneuve.
- Soutenir, par une planification et des aménagements particuliers, la vocation du Quartier des spectacles, secteur regroupant entre autres la Place des arts et le Musée d'art contemporain.

■ DES ACCÈS AU CENTRE RECONSTRUITS OU RÉAMÉNAGÉS

Concevoir et mettre en œuvre un programme de réaménagement distinctif des accès au Centre. Ce programme, qui pourrait notamment porter sur les axes suivants, proposera des interventions structurantes sur le domaine public et sur la propriété privée :

- axe autoroute Bonaventure–University;
- avenue du Parc et l'échangeur Parc–Pins;
- axe de la rue Notre-Dame se prolongeant sur l'avenue Viger;
- pont Jacques-Cartier–Delorimier;
- boulevard René-Lévesque.

■ LE MONT ROYAL ET LE HAVRE DE MONTRÉAL VALORISÉS

- Mettre à jour le Plan de mise en valeur du mont Royal en profitant du nouveau contexte administratif municipal : gestion unifiée des trois sommets, plus grande accessibilité, agrandissement du site du patrimoine.
- Avec les partenaires que sont les gouvernements et les grands propriétaires du secteur, concevoir et mettre en œuvre un plan de mise en valeur du havre de Montréal (territoire comprenant les secteurs adjacents aux rives du fleuve ainsi que les Îles) visant notamment à:
 - favoriser une plus grande ouverture de la ville sur le fleuve;
 - créer un axe touristique de catégorie internationale ;
 - stimuler le développement des secteurs déstructurés au sud du centre-ville ;
 - améliorer l'accessibilité au havre de Montréal et à ses grands pôles touristiques.

La mise en œuvre de ces interventions nécessitera la mobilisation de ressources affectées à la conception et au suivi de la réalisation de projets urbains visant à redynamiser le Centre. Dans cette perspective, il conviendra de mettre sur pied une équipe dédiée à l'aménagement du cœur de la métropole, laquelle aurait notamment comme responsabilité de concevoir, en concertation avec les riverains, des plans de design et des projets urbains pour des secteurs prioritaires et de définir, pour ces mêmes secteurs, des critères d'encadrement de la forme urbaine.

1.2 Rendre le Centre encore plus habité

Le Centre, comme milieu de vie, se distingue par la diversité des sous-secteurs qui le composent. Ceux-ci présentent, notamment en termes de typologie de logements, d'offre de services, de qualité du cadre urbain et d'interface avec d'autres activités, des environnements fort différents qui répondent aux besoins d'une variété de clients.

En 1996, l'arrondissement Ville-Marie comptait plus de 54 000 résidents dans quelque 31 000 logements. Depuis 1991, près de 3 000 nouveaux résidents se sont ajoutés à la population déjà établie, une croissance de 5,5 % alors qu'à l'échelle de la ville, la population a plutôt stagné avec une diminution de 1 200 personnes, soit une baisse de 0,1 %³⁴. Ce bilan témoigne de la force d'attraction croissante du cœur de Montréal, et plus particulièrement de celle du Vieux-Montréal et de ses faubourgs où s'est réalisée en très grande partie la construction des nouveaux logements.

En plus de renforcer le caractère du Centre comme milieu de vie, la construction de nouveaux édifices et le recyclage de bâtiments désaffectés ont favorisé une nette amélioration de l'environnement urbain de certains secteurs, notamment dans l'arrondissement historique et le faubourg des Récollets qui deviennent graduellement des milieux plus diversifiés, mieux aménagés et, conséquemment, plus agréables à fréquenter. La présence d'une population résidente substantielle, en plus de stimuler l'activité commerciale locale, est en outre un important facteur de sécurité urbaine qui distingue Montréal et son centre des affaires de la plupart des autres métropoles nord-américaines dont le centre-ville est déserté après la fermeture des bureaux. Enfin, l'augmentation du parc résidentiel profite à l'ensemble de la Ville qui voit ainsi son assiette fiscale croître.

Ce portrait révèle un revirement de la situation qui prévalait depuis les années 40, alors que le centre-ville voyait le nombre de ses logements continuellement réduit par des démolitions ou des conversions d'usages. Sa population, conséquemment, ne cessait de diminuer au profit d'autres secteurs de l'île et, surtout de la région. Aujourd'hui, attirés notamment par la proximité du centre des affaires et par la présence des grandes institutions d'enseignement, des milliers de travailleurs et d'étudiants ont choisi d'y résider. D'autres, attirés par la typologie particulière de certains de ses produits, se sont intéressés à ces anciens

immeubles industriels convertis en logements qui ont connu et qui connaissent encore une forte popularité. La vie culturelle qui anime ce milieu de vie ainsi que les attraits particuliers de certains quartiers, tel le Vieux-Montréal, a également contribué à la venue de nouveaux ménages.

L'augmentation de la population du Centre a aussi permis d'attirer de nouveaux commerces, diversifiant ainsi l'offre de services de base et contribuant à rapprocher celle-ci des besoins des nouveaux résidents. Bien que la desserte en services ne soit pas encore adéquate si on la compare à celle des autres quartiers centraux, cette amélioration ajoute un élément positif aux facteurs d'attraction du Centre et représente un pas de plus vers l'atteinte d'une densité de population suffisante pour soutenir la mise en place d'un éventail complet de services.

La performance de l'arrondissement Ville-Marie au cours des dernières années, qui témoigne aussi des efforts menés par la Ville, particulièrement dans le cadre de l'opération Habiter Montréal et des crédits de taxes accordés aux acheteurs, permet d'envisager un renforcement de sa vocation résidentielle. Une évaluation préliminaire des possibilités de développement résidentiel du Centre établit à environ 16 000 le nombre de nouveaux logements qui pourraient y être construits sur les terrains vacants et ceux occupés par du stationnement, ce qui représente près de 20 % des possibilités offertes dans l'ensemble de l'île. Cependant, le potentiel réel pourrait s'avérer plus élevé si l'on ajoutait à ce nombre les possibilités offertes par le recyclage de logements dans des bâtiments désaffectés ou désuets³⁵. Rappelons à cet effet qu'entre 1996 et 2000, les nouveaux logements issus de projets de recyclage ont représenté 40 % de l'ensemble des logements construits dans l'arrondissement Ville-Marie.



³⁴ À titre de comparaison, toujours dans les limites de l'ancienne ville de Montréal, les premières données du recensement de 2001 montrent un accroissement de population de l'ordre 2,3% depuis 1996, soit 23 000 personnes.

³⁵ À eux seuls, les hôpitaux universitaires qui seront fermés suite à la construction des deux grands centres hospitaliers libéreront environ 6,2 millions de pieds carrés de plancher dont une part importante pourrait être réutilisée à des fins socio-sanitaires. Certains des bâtiments qui ne seront pas recyclés à ces fins offrent, en tout ou en partie, un potentiel pour une réutilisation à des fins résidentielles.

Tableau VIII

Nouveaux logements 1996 - 2000 Arrondissement Ville-Marie et Ville de Montréal

Selon les limites de l'arrondissement Ville-Marie et celles de la Ville en vigueur avant la fusion.
Sources : Ville de Montréal, Service de l'habitation (1996-1999) et SCHL (2000).

Avec ses attraits et l'ensemble des avantages qu'offre une localisation au cœur de Montréal, et considérant les nombreuses possibilités de développement que représentent les terrains non bâtis et les bâtiments potentiellement recyclables, le Centre est appelé à occuper un rôle important dans la stratégie visant à accroître la part de Montréal dans le nombre de nouveaux ménages s'établissant dans la région. Par ailleurs, la diversité des produits déjà construits combinée à ce potentiel de développement pourra permettre, dans la mesure où des programmes de soutien sont mis en place, de renforcer davantage la diversité des clientèles résidentes. Enfin, le défi visant à rendre le Centre encore plus habité est d'autant plus important qu'il illustre concrètement le modèle de développement urbain viable privilégié pour Montréal, c'est-à-dire des milieux de vie et des lieux d'emploi rapprochés qui permettent, comme le prouvent 52 % de ses résidents qui se rendent au travail à pied ou à vélo, de réduire la dépendance à l'automobile.

Pour que Montréal voit se réaliser son objectif de construction de 60 000 nouveaux logements au cours de la prochaine décennie, le rythme de livraison des nouvelles unités dans le Centre doit être maintenu à un niveau élevé. Compte tenu de ses particularités, cette volonté et les efforts qu'elle sous-tend devront tenir compte des irritants que constituent, pour le développement de l'habitation, le coût élevé et le morcellement des terrains ainsi que la contamination de bon nombre de terrains vacants et de bâtiments à recycler³⁶.



³⁶ En 1994, suite à l'adoption du Plan d'urbanisme, la révision du cadre réglementaire alors en vigueur a permis d'éliminer deux contraintes majeures au développement résidentiel dans le Centre, d'une part en permettant l'habitation dans la presque totalité de l'arrondissement et, surtout, en supprimant une règle discriminatoire qui prévoyait une densité de construction inférieure pour les projets résidentiels.

Pour assurer la satisfaction et le confort des résidents actuels et pour en attirer de nouveaux, une attention particulière doit aussi être portée à tous les aspects qui font la qualité d'un milieu de vie. Comme dans d'autres quartiers centraux où l'on retrouve une forte densité d'activités, des résidents subissent en effet des inconvénients reliés au bruit nocturne, à la circulation et à la propreté, notamment. Des mesures visant à assurer une meilleure cohabitation entre les secteurs résidentiels et les activités environnantes doivent donc être définies et mises en place afin de consolider la force d'attraction du Centre sur les Montréalais en quête d'un milieu de vie. Parmi les mesures et actions à envisager afin de renforcer le Centre comme milieu de vie, mentionnons :

- L'évaluation des programmes existants, bonifiés pour le Centre, de crédit de taxes foncières à l'achat d'un logement neuf ou recyclé ainsi que le programme de crédit de taxes à l'égard de logements locatifs.
- L'intervention de la Société de développement de Montréal dans l'acquisition et le remembrement de terrains dont la superficie ne permet pas un développement rentable (ces terrains pourront ensuite être revendus ou encore développés en partenariat avec le secteur privé).
- Une bonification du programme de réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain Revi-Sols, qui reconnaisse la problématique particulière du Centre de Montréal et qui considère également les coûts reliés à la réhabilitation de bâtiments contaminés.
- L'identification des secteurs privilégiés pour l'habitation et la réalisation, dans ces secteurs, d'interventions structurantes qui auront pour effet, tel l'aménagement d'un lieu public, d'améliorer le cadre urbain et ainsi stimuler l'intérêt des investisseurs et des acheteurs.
- L'identification des mesures appropriées à mettre en place afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les milieux à dominante résidentielle et les autres activités environnantes, qu'elles soient touristiques, commerciales ou autres.
- La poursuite des efforts de promotion du Centre comme milieu de vie auprès des éventuels acheteurs.

Tout en favorisant la consolidation des projets de développement résidentiel amorcés dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme de 1992, dont ceux des faubourgs Saint-Laurent et Québec, et en appuyant les efforts du secteur privé dans l'ensemble de l'arrondissement, les interventions de la Ville viseront en priorité la création de nouveaux logements dans les parties sud et est du centre des affaires. En favorisant la venue de nouveaux résidents, les efforts qui y seront déployés permettront de diversifier les activités qui s'y déroulent et de consolider le bâti de ces secteurs particulièrement déstructurés.

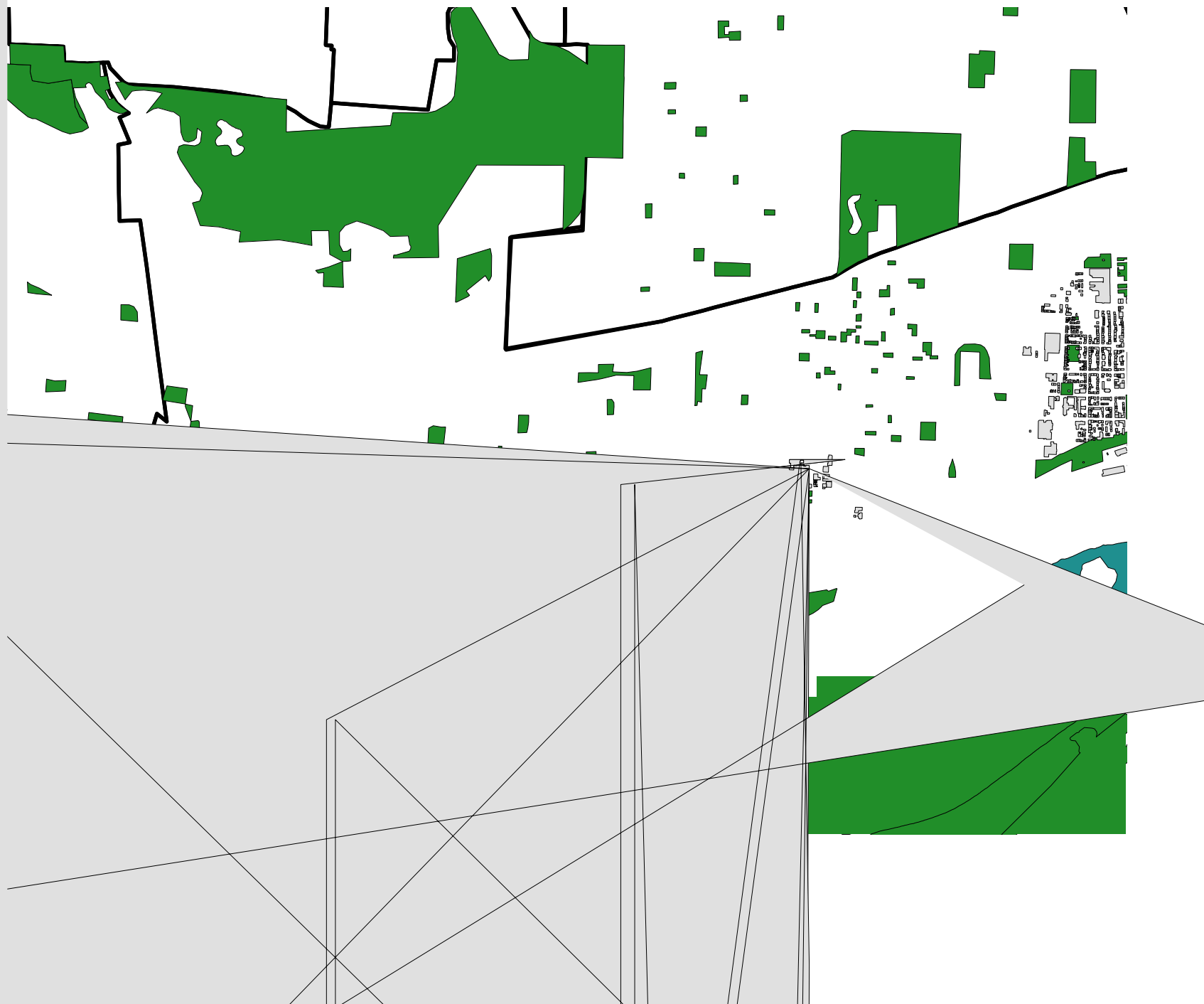
1.3 Éliminer les terrains non bâtis

L'élimination graduelle des trop nombreux terrains non bâtis qui défigurent le Centre est sans doute le principal défi d'aménagement et assurément l'un des plus audacieux auquel Montréal doit s'attaquer. Si son importance se mesure à la hauteur des quelque 60 hectares de terrains vacants ou utilisés comme stationnement de surface, soit plus de deux fois l'étendue du parc La Fontaine, son ampleur se dessine à la lumière du nombre d'emplacements impliqués de même que des investissements majeurs qui devront être consentis pour que des constructions et des aménagements y prennent place. Ceci, d'autant plus que bon nombre de ces emplacements sont actuellement occupés par du stationnement de surface, une activité profitable qui peut avoir pour effet de retarder leur construction.

Dans une perspective de consolidation du cadre bâti, de développement des potentiels du Centre et de mise en valeur de ses attraits, Montréal doit affirmer sa volonté d'éliminer les terrains vacants. Ce défi repose d'abord sur la capacité de la Ville à stimuler le développement de son territoire. De par son ampleur et par sa nature, il interpelle ensuite les gouvernements supérieurs dont le rôle est de soutenir la croissance économique ainsi que les propriétaires, promoteurs et autres acteurs du développement qui peuvent agir comme partenaires des pouvoirs publics.



Carte XXIV
Les principaux terrains vacants



La Ville, seule, ne peut construire ou aménager tous ces terrains. Elle dispose toutefois d'une «boîte à outils» lui offrant divers instruments dont elle peut se servir comme leviers de développement afin de :

■ CRÉER DES CONDITIONS QUI FAVORISENT L'INVESTISSEMENT, PARTICULIÈREMENT SUR LES TERRAINS OCCUPÉS PAR DES PARCS DE STATIONNEMENT

- En assurant d'abord un aménagement et un entretien adéquats des rues, trottoirs, parcs et autres lieux publics, la Ville peut contribuer à mettre en place un environnement attirant et sécurisant pour les investisseurs.
- En modulant les densités de construction prévues à la réglementation d'urbanisme, plutôt qu'en prévoyant une densité uniforme et élevée sur l'ensemble du centre des affaires, on peut «étaler» la construction sur un plus grand nombre de terrains.
- En appliquant rigoureusement la réglementation en matière de stationnement, l'exploitation d'un terrain vacant et en offrant d'autres mesures (gestion des sols contaminés et incitatifs au remplacement par des stationnements intérieurs, par exemple) la Ville peut rendre plus compétitif le développement immobilier de ces terrains.

■ AGIR COMME CATALYSEUR DANS LES PROJETS DE GRANDE ENVERGURE

- À l'image de la Cité du multimédia ou du Quartier international, la Ville peut initier, planifier et concevoir, en partenariat avec le secteur privé et les autres paliers de gouvernement, des projets dont l'échelle ou la problématique nécessite la mise en commun des efforts et des ressources de partenaires multiples. Ce mode de fonctionnement est particulièrement pertinent dans le cas de projets de revitalisation visant l'ensemble d'un secteur.

■ ACQUÉRIR DES TERRAINS LÀ OÙ LE SECTEUR PRIVÉ N'INTERVIENT PAS ENCORE

- La détention de terrains dans des secteurs laissés pour compte ou dont la mise en valeur tarde permet de planifier un développement cohérent et d'initier des interventions, aménagements ou projets de démonstration, visant à y intéresser le secteur privé. Certains de ces projets pourront prévoir l'élimination de stationnements de surface et la construction de nouveaux logements ou encore un aménagement temporaire des terrains ainsi libérés et le remplacement des places de stationnement déplacées en structure étagée ou en sous-sol.

■ METTRE EN PLACE UN PROGRAMME DE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DES TERRAINS NON BÂTIS

- En appui à d'autres interventions, l'offre d'incitatifs fiscaux peut stimuler le développement. À titre d'exemple, les quarante projets approuvés dans le cadre du Programme de revitalisation des terrains du centre-ville, 37 totalisent des investissements potentiels de 653 millions de dollars.
- Par ailleurs, tel que mentionné dans le cadre du défi précédent, le programme Revi-Sols pourrait être revu et bonifié afin d'appuyer davantage le développement des terrains vacants du Centre de Montréal.

■ AMÉNAGER DE NOUVEAUX LIEUX PUBLICS

- Quand le contexte et le sens du lieu rendent une telle intervention pertinente, l'aménagement d'une place, d'un parc ou d'un square peut créer un lieu structurant autour duquel un nouveau développement peut s'articuler.
- A fin d'optimiser les effets qu'aurait, individuellement, chacune de ces mesures, les interventions les plus pertinentes pourront être intégrées dans une stratégie globale ou dans un plan d'action voué spécifiquement à l'élimination des terrains non-bâtis du Centre.

³⁷ En vigueur de 1999 à 2000, ce programme offrait un crédit de taxes de cinq ans sur l'augmentation de la valeur foncière générée par un projet.

1.4 Accroître la part de déplacements en transport collectif

Plus important pôle d'emplois de l'île, le centre-ville de Montréal est la destination principale de toute l'agglomération, tous motifs confondus. De tous les secteurs d'emplois de la ville, il est aussi le secteur pour lequel la proportion de déplacements effectués par transport collectif pour motif travail est la plus élevée. Selon les résultats de l'enquête origine-destination de 1998, près de 170 000 déplacements, soit 56 % des déplacements totaux, avaient le centre-ville comme destination pour motif travail en période de pointe du matin.

Pourtant, la part du transport en commun vers le centre-ville est en baisse continue depuis une vingtaine d'années. En 1998, les déplacements en transport en commun pour motif travail, en période de pointe du matin, ne représentaient plus que 56 % des déplacements contre 66 % en 1982. Puisque le nombre d'emplois a crû depuis 1982, cela signifie une hausse encore plus importante du nombre d'automobilistes qui se rendent au centre-ville tous les matins.

Tableau IX

Utilisation du transport collectif à destination des principaux secteurs d'emploi motif travail en période de pointe du matin

SECTEUR DE DESTINATION	DÉPLACEMENTS UTILISANT LE TRANSPORT COLLECTIF
Centre - Ville	56,3 %
Voie du CP	31,3 %
Centre - Nord	26,1 %
Sud - Est	14,6 %
Est	14,5 %
Canal de Lachine	13,8 %
Saint - Laurent / Dorval	12,9 %
Pointe - Est	7,8 %
Pointe - Ouest	5,9 %

Source : Enquête O-D 1998

Traitement : Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain, 2001

L'analyse des déplacements à destination du centre-ville nous révèle deux secteurs d'origine principaux : le centre-est de l'île et la nouvelle Ville de Longueuil, avec environ 29 000 déplacements quotidiens provenant de chacun d'eux. Viennent ensuite quatre secteurs de l'île (centre-ouest, est, sud-ouest et pointe-ouest), qui totalisent près de 60 000 déplacements. Ensemble, ces six secteurs sont à l'origine de 68 % des déplacements vers le centre-ville, soit près de 110 000 déplacements qui s'effectuent par transport collectif dans une proportion variant de 50 % à 70 % selon le secteur.

Seuls des secteurs éloignés des couronnes nord-est et sud, mal desservis par le réseau de transport en commun, ont des taux d'utilisation en deçà de la moyenne régionale (entre 34 % et 40 %). Ces secteurs comptent toutefois pour une proportion relativement faible du nombre de déplacements à destination du centre-ville. En comparaison, la couronne nord-ouest et Laval ouest, mieux desservis par le train de banlieue, affichent des taux d'utilisation du transport collectif de l'ordre de 67 et 70 %, toujours pour les déplacements vers le centre-ville pour motif travail. Une telle performance permet de mesurer les effets, sur l'utilisation du transport collectif, de la présence d'une infrastructure de transport efficace.

Sur un autre plan, l'analyse du comportement de la population active qui réside et travaille au centre-ville révèle un autre fait intéressant, qui démontre en outre les avantages du rapprochement emploi - résidence. En effet, plus de la moitié des 5 800 déplacements pour fins de travail qui proviennent et qui se dirigent au centre-ville, en période de pointe du matin, sont non motorisés (à pied ou à vélo), alors qu'un autre quart est effectué en transport en commun, laissant seulement 23 % de déplacements en voiture. Bien que l'exemple du Centre demeure particulier à cause de sa densité et de sa diversité d'activités, il démontre de façon concrète l'importance d'un développement intégré des pôles d'emplois et des milieux résidentiels.

Ce bref bilan indique clairement la préférence qu'ont une majorité d'usagers, et particulièrement les travailleurs, en faveur de modes de transport alternatifs à l'automobile. Considérant qu'il s'agit du secteur de la ville le mieux desservi en infrastructures lourdes de transport en commun, les principales lignes de métro et de trains de banlieue y convergeant, ce constat n'est pas, en soi, surprenant. Et quoique positif, il doit être analysé à la lumière de la situation vécue chaque matin sur la plupart des grands axes qui conduisent au centre-ville et qui affichent, particulièrement depuis quelques années, un niveau de congestion élevé.

Le potentiel de développement du Centre, en termes de nouveaux emplois, laisse entrevoir une hausse conséquente du nombre de déplacements. Afin que cette augmentation ne se traduise pas par un nombre équivalent de déplacements en automobile et que le niveau de saturation du réseau routier en période de pointe ne devienne un frein au développement du Centre, Montréal doit afficher un parti clair en faveur de solutions de transport qui offrent une alternative à l'automobile. Ceci, d'autant plus qu'un accroissement du nombre de véhicules alourdirait le bilan environnemental montréalais, qui a connu, en 2001, des épisodes de smog pour un total de 18 jours. Par ailleurs, toute augmentation du nombre de déplacements automobiles aurait inévitablement un impact sur la demande pour des places de stationnement au Centre, alors que l'on souhaite, au contraire, voir disparaître les terrains de stationnement extérieurs.

Des moyens permettant de hausser de façon notable la part d'usagers du transport collectif devront donc être proposés et ce, particulièrement chez la population active du centre de l'île et celle de la ville de Longueuil. Ces solutions devront nécessairement miser sur l'amélioration de l'offre en termes de rapidité, d'efficacité et de confort, mais elles commanderont également une revue de l'ensemble des mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun. Une réflexion plus large devra aussi être menée sur les autres moyens visant à réduire la place occupée par l'automobile au Centre. En parallèle, les efforts menés dans le cadre des précédents défis d'aménagement permettront, en augmentant l'offre de logements au Centre et en rendant celui-ci plus attrayant, d'offrir aux travailleurs l'avantage de résider à proximité de leur lieu d'emploi.

L'objectif d'accroître substantiellement les déplacements en transport collectif implique que les intervenants en matière de déplacement des personnes, soit le MTQ, l'AMT, la Ville de Montréal et la STM, œuvrent de façon concertée à la réalisation prioritaire de projets qui facilitent l'accès au Centre autrement que par automobile.

Déjà, plusieurs projets d'infrastructures annoncés ou à l'étude vont dans ce sens. C'est notamment le cas du prolongement des lignes 2, 4 et 5 du métro, respectivement à Laval, Longueuil et à Anjou, de l'aménagement d'un lien rapide entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville ainsi que de l'implantation de systèmes légers sur rail (SLR), d'une part dans l'axe de l'avenue du Parc et, d'autre part, entre la rive sud et le centre-ville, avec desserte du parc des Îles.

Dans cette même perspective d'amélioration de la desserte du Centre, l'aménagement d'autres voies rapides de transport en commun sur la rive sud vers Montréal pourrait aussi être étudié. Par ailleurs, des mesures visant à optimiser l'utilisation des infrastructures de train de banlieue vers le centre-ville depuis l'ouest de l'île et Laval, pourraient être mises en place. Parmi elles, pensons à l'amélioration de l'offre de stationnement aux gares et à la desserte entre les quartiers et les gares. Enfin, l'aménagement d'un lien ferroviaire vers la couronne nord-est permettrait d'offrir aux travailleurs résidant dans ce secteur une alternative au transport individuel.

La mise en place d'une nouvelle infrastructure lourde de transport en commun est une intervention structurante dont les effets sur l'espace urbain dépassent largement la seule dimension transport. Ainsi, selon ses qualités d'aménagement et d'intégration au milieu existant, l'implantation d'une voie réservée ou d'un SLR peut tout aussi bien valoriser ou, au contraire, déstructurer le secteur qu'elle dessert.

Pour que Montréal atteigne le haut niveau souhaité pour la qualité de son aménagement, il est impératif que chaque projet relatif aux infrastructures lourdes de transport en commun soit planifié, conçu et réalisé dans une perspective qui intègre à la fois les préoccupations reliées au transport et celles relatives à l'aménagement. De cette façon, la métropole joindra les rangs des villes qui ont su profiter des opportunités offertes par ces grands chantiers pour transformer ces «dépenses» en «investissements» dont pourront bénéficier les générations futures. Plus encore, de tels gestes des pouvoirs publics témoigneront de leur confiance dans l'avenir de Montréal, ce qui ne peut que renforcer l'intérêt et l'audace des investisseurs ainsi que la satisfaction du public.



2. Agir sur la qualité de vie des quartiers : la priorité à Montréal

Une des priorités à Montréal est d'agir sur la qualité de vie des quartiers. Pour les quartiers existants et pour les secteurs à développer, la Ville agira là où elle possède les compétences et elle assurera un nouveau rôle de concertation entre les différents intervenants publics et privés pour offrir aux Montréalais des milieux de vie de qualité.

Le Plan d'urbanisme propose une approche intégrée en vue de mobiliser l'ensemble des intervenants municipaux, gouvernementaux, privés et communautaires à construire des quartiers où il fait bon vivre à Montréal. Il est donc nécessaire d'agir sur les quartiers existants de l'île et de s'assurer de la qualité des nouveaux développements résidentiels sur le territoire.

Pour les quartiers existants, le Plan d'urbanisme propose, qu'à la suite de l'évaluation des différents secteurs de l'île, un plan d'action soit mis de l'avant. Le grand défi pour Montréal est cependant d'agir de façon concertée pour intervenir dans les quartiers qui connaissent des problèmes économiques, sociaux et environnementaux plus aigus. C'est dans «ces secteurs désavantagés» que des mesures d'intervention seront investies à Montréal et ce, tant sur le plan de l'aménagement du territoire que de la rénovation urbaine et de la prise en compte des besoins sociaux.

Pour les nouveaux développements résidentiels, le défi pour Montréal est d'aménager des secteurs de qualité qui comptent une diversité de logements et l'ensemble des services et équipements nécessaires à la population.

■ INTERVENIR EN PRIORITÉ DANS LES SECTEURS DÉSAVANTAGÉS

Montréal est une île presque entièrement construite qui comprend un ensemble de quartiers très diversifiés. Pour offrir des quartiers où il fait bon vivre à Montréal, il est nécessaire, dans un premier temps, d'évaluer les conditions de vie des différents secteurs dans les arrondissements afin de bien définir les interventions nécessaires. Cette évaluation devra se faire en fonction des différentes clientèles que l'on retrouve dans chaque secteur. À titre d'exemple, les critères d'évaluation suivants pourraient être pris en compte:

- L'état du parc de logements est-il en bonne condition?
- Le secteur est-il desservi par un service de transport en commun efficace permettant un accès adéquat aux principaux pôles d'emplois de Montréal?

- Les garderies et les écoles répondent-elles aux besoins du secteur et sont-elles accessibles à distance de marche?
- Les services commerciaux, médicaux et sociaux répondent-ils aux besoins du secteur et sont-ils adéquatement accessibles?
- La présence de pistes cyclables, de trottoirs ou d'endroits pour circuler pour les piétons et les cyclistes est-elle suffisante pour offrir une alternative à l'utilisation de l'automobile dans le secteur?
- Les parcs sont-ils en nombre suffisant et accessibles à distance de marche de tous les secteurs résidentiels et répondent-ils aux besoins des résidents?
- La présence de végétation et d'arbres dans le secteur est-elle suffisante pour offrir un milieu sain?
- Les services municipaux tels que les bibliothèques et les centres communautaires répondent-ils adéquatement aux besoins de la population?
- Les services municipaux tels que le déneigement, l'enlèvement des ordures ménagères, l'entretien des parcs et des espaces publics sont-ils à améliorer?
- Les fils et les infrastructures électriques sont-ils apparents? Devrait-on les enfouir?

L'évaluation de la qualité de vie des différents quartiers dans les arrondissements devrait permettre d'identifier les secteurs résidentiels de qualité où le renforcement du caractère existant est à souhaiter, les secteurs désavantagés ainsi que les secteurs en développement qui connaissent des changements de vocation sur leur territoire.



Les secteurs résidentiels de qualité

La majorité des secteurs à Montréal sont des milieux résidentiels de qualité. De façon générale, ce sont des quartiers qui sont presque entièrement construits et qui ne nécessitent pas d'intervention majeure sur l'ensemble des aspects assurant la qualité de vie des résidents.

Pour les secteurs qui présentent un milieu résidentiel de qualité, le Plan d'urbanisme propose:

- d'élaborer un plan d'action par secteur. Certaines actions pourraient être inscrites au programme triennal d'immobilisations de l'arrondissement et d'autres commanderont des démarches auprès des intervenants concernés afin de mettre en œuvre les moyens d'action avancés.



Dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme qui vise une approche intégrée des interventions, il est proposé :

- Que les secteurs désavantagés soient identifiés et que l'application des programmes ainsi que la réalisation des interventions municipales et gouvernementales soient favorisées en premier lieu dans ces territoires. À titre d'exemple, les critères suivants pourraient être pris en compte pour l'identification des secteurs :
 - taux élevé de chômage;
 - pourcentage élevé de ménages sous le seuil de pauvreté;
 - pourcentage élevé d'immigrants récents;
 - pourcentage important de locataires;
 - présence importante de bâtiments multifamiliaux de plus de six logements;
 - présence importante de familles monoparentales;
 - milieu bâti détérioré et de faible qualité;
 - présence de problèmes sociaux et services insuffisants pour la clientèle;
 - présence de contraintes environnementales tels qu'une autoroute, un site d'enfouissement ou une industrie;
 - etc.
- Qu'une table de concertation comprenant des représentants de la population, du conseil d'arrondissement, des services municipaux, des commissions scolaires, des CLSC, de la police, etc. soit mise sur pied afin d'établir les interventions nécessaires pour les secteurs désavantagés. Une approche qui intègre l'ensemble des interventions nécessaires au secteur serait mise de l'avant.

Les secteurs désavantagés

Un des défis à Montréal est d'agir sur la qualité de vie des quartiers qui regroupent les populations les plus démunies et qui nécessitent des interventions majeures sur le milieu bâti et sur l'environnement social.

La revitalisation de ces quartiers amène une réflexion sur des aspects plus larges que l'habitation et exige des interventions sur plusieurs fronts simultanément. Certains secteurs de Montréal, de Lachine et de Verdun bénéficient présentement du programme du gouvernement du Québec pour la revitalisation des vieux quartiers.



Les secteurs en développement

Dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme, il est proposé d'identifier également les quartiers en développement qui connaissent ou qui connaîtront des changements de vocations sur leur territoire. Ces changements sont susceptibles d'avoir des impacts fiscaux, sociaux ou environnementaux sur les quartiers concernés. Par exemple, le redéveloppement des abords du canal de Lachine et la construction de condominiums dans le Sud-Ouest peuvent avoir des effets sur la hausse des loyers dans le secteur et sur la structure de la desserte commerciale. Il est proposé :

- d'identifier les quartiers en développement qui risquent de connaître des changements de vocation et de clientèles résidentielles déterminés. Les conséquences et les avantages des changements de vocation devraient être identifiés et des stratégies multiples devraient être proposées en vue de maintenir la mixité sociale dans ces secteurs. Par exemple, une proportion des nouvelles constructions résidentielles pourrait être constituée de «logements abordables».

■ CONSTRUIRE DES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS RÉSIDENTIELS DE QUALITÉ OFFRANT UNE GAMME DE SERVICES VARIÉS QUI RÉPONDENT AUX BESOINS DE LA POPULATION

Un des enjeux principaux de la construction résidentielle au cours des prochaines années est d'offrir des secteurs résidentiels de qualité qui comptent non seulement des logements mais l'ensemble des services nécessaires à la population.

Le Plan d'urbanisme propose qu'un ensemble de considérations soit pris en compte lors de l'évaluation d'un projet de construction résidentielle. Il est proposé que :

- la Ville se dote d'un outil de planification flexible pour les quartiers résidentiels visant ainsi à s'assurer que les besoins en garderie, école, parc, commerce et service collectif seront comblés en milieu résidentiel;
- lors de la demande de permis de construction pour un développement de plus de 30 logements, le requérant dépose un document qui comprend :
 - une évaluation des clientèles visées par le projet;
 - une évaluation des besoins en garderie, école, espace vert, service collectif, etc. pour desservir les nouveaux résidents en considérant les équipements existants dans les secteurs avoisinants.

- l'administration municipale joue un rôle de coordination et entreprend toutes les démarches auprès des instances gouvernementales et privées pour offrir des milieux résidentiels de qualité à Montréal.

En ce qui concerne l'habitation, les nouveaux développements résidentiels devront tenir compte de la diversité de la population à Montréal. Certains indices nous démontrent l'importance d'agir en tenant compte de la diminution du nombre de personnes par ménage, du vieillissement de la population, de l'arrivée d'immigrants sur l'île et des clientèles les plus vulnérables sur le marché résidentiel.

Parallèlement à l'élaboration du Plan d'urbanisme, une Politique d'habitation visant à définir l'ensemble des interventions municipales dans ce domaine sera élaborée. Le Plan d'urbanisme propose pour les terrains qui présentent un potentiel de développement résidentiel :

- qu'une certaine souplesse quant aux possibilités de typologies d'habitation se traduise dans la réglementation d'urbanisme, tout en assurant une bonne intégration au milieu existant;
- que des mesures soient mises en place afin d'assurer qu'une proportion de 10 % de l'ensemble des nouveaux logements construits par le secteur privé dans les municipalités de l'agglomération soit réservée à des «logements abordables».

Pour construire des secteurs résidentiels de qualité, il est essentiel de planifier la présence de parcs, de lieux publics et de végétation dans ces secteurs. Pour ce faire, le Plan d'urbanisme propose :

- que pour tout nouveau développement résidentiel, 10 % de la superficie du terrain soit voué à des fins de parc (même si les terrains ont été subdivisés antérieurement);
- que les bois sur les terrains vacants soient conservés et mis en valeur;
- que la Ville se dote d'une politique agressive afin d'augmenter la végétation sur l'île.

Enfin, dans les secteurs déficitaires en garderie, le Plan d'urbanisme propose que la Ville travaille avec le gouvernement en vue de combler les besoins pour les enfants des quartiers. Par exemple, la Ville pourrait mettre à contribution des terrains municipaux vacants ou des bâtiments propices pour accueillir des garderies.

3. Construire un minimum de 6 000 logements annuellement

Dans un contexte où le taux d'inoccupation des logements est de moins de 1 %, il est impératif de construire un minimum de 6 000 logements annuellement pour favoriser une croissance du nombre de ménages à Montréal et pour diminuer l'étalement urbain. Étant donné les superficies limitées de terrains vacants sur l'île actuellement voués à l'habitation, ce défi d'aménagement demande une planification stratégique, agressive et imaginative des différents territoires qui présentent des potentiels de développement résidentiel.

Pour relever le défi d'augmenter les mises en chantier de logements, Montréal devra miser à la fois sur la construction des terrains vacants, sur le redéveloppement de certains secteurs non résidentiels à des fins d'habitation et sur la densification de territoires ciblés sur l'île.

La construction des terrains vacants

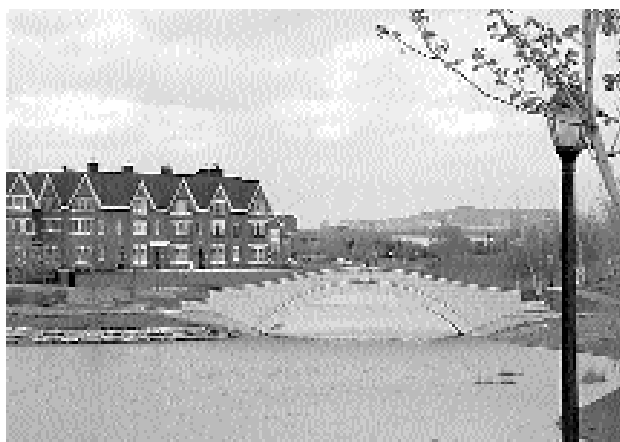
À Montréal et dans l'ensemble des municipalités de l'agglomération, le gouvernement et les instances municipales devraient mettre en place des mesures pour favoriser la construction résidentielle dans les secteurs où les infrastructures d'aqueduc et d'égouts sont disponibles et où le transport en commun est accessible ou susceptible de l'être au cours des prochaines années.

Dans cette perspective, et en visant la construction de secteurs résidentiels bien desservis en services et équipements, les interventions prioritaires du Plan d'urbanisme pourront porter sur:

■ LES MESURES D'INCITATION AU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

- Mettre en place des programmes d'incitation financière à la construction résidentielle dans les secteurs qui devront être construits en priorité. Les secteurs prioritaires seront définis à la suite d'une caractérisation des grands terrains vacants résidentiels, en considérant notamment, les critères suivants:
 - les infrastructures d'aqueduc et d'égouts sont disponibles dans le secteur;
 - le réseau de transport collectif peut ou pourra desservir le secteur;
 - les terrains sont situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

- Offrir un crédit de taxes foncières à l'achat d'une maison neuve.
- Soutenir la réhabilitation des terrains contaminés. Le cadre d'aménagement et orientations gouvernementales évalue à environ 60 % le nombre de terrains vacants contaminés sur le territoire. Les programmes actuels d'aide à la décontamination Revi-sols devraient être maintenus et appliqués à l'échelle de l'île.
- Mettre en valeur les réserves foncières des municipalités qui présentent un potentiel de développement résidentiel. L'application de programmes de soutien au développement résidentiel a des impacts sur l'augmentation des mises en chantier sur un territoire.
- Mettre en place un programme d'aide financière pour la construction résidentielle des terrains de stationnement dans l'arrondissement Ville-Marie.
- Assouplir les mesures réglementaires afin de favoriser une variété de produits résidentiels sur les terrains vacants tout en assurant une bonne intégration à leur environnement.
- Réaliser une campagne de promotion des sites qui présentent un potentiel de développement résidentiel à Montréal.
- Rencontrer les constructeurs d'habitation de l'agglomération en vue de mieux connaître les conditions gagnantes pour favoriser le développement sur l'île.



Le redéveloppement de certains secteurs non résidentiels à des fins d'habitation

Le défi de construire 6 000 logements annuellement oblige une réflexion quant au redéveloppement de certains secteurs non résidentiels à des fins d'habitation sur l'île. Depuis quelques années, le marché du recyclage de bâtiments désaffectés ou désuets est en progression dans les arrondissements centraux. Également, les possibilités de changement de vocation de certains sites soulèvent une réflexion quant à leur développement résidentiel.

Certains secteurs non résidentiels ont été affectés à des fins d'habitation comme par exemple la cour de triage d'Outremont (on estime qu'environ 1 400 logements pourraient y être construits) et certains terrains en bordure du canal de Lachine. Avec la réforme de la santé, certains hôpitaux seront vacants dans les prochaines années. La réutilisation de ces institutions amène une réflexion sur la vocation collective de ces équipements et sur la possibilité de transformer certains bâtiments à des fins résidentielles.

Les principaux sites susceptibles de connaître des changements de vocation et qui présentent un potentiel de développement résidentiel sont souvent des milieux complexes qui doivent faire l'objet d'une attention particulière. La cohabitation entre des fonctions résidentielle, industrielle et les grandes infrastructures de transport peut parfois s'avérer non souhaitable autant pour les propriétaires d'entreprises que pour les résidents. Le Plan d'urbanisme proposera des mesures pour s'assurer que les développements résidentiels puissent se réaliser dans des secteurs offrant un milieu de vie agréable pour les résidents.

Pour les secteurs ou bâtiments qui présentent des potentiels de redéveloppement à des fins résidentielles, le Plan d'urbanisme propose de :

■ SOUTENIR LE RECYCLAGE À DES FINS RÉSIDENTIELLES DANS LES SECTEURS IDENTIFIÉS

- Identifier les secteurs prioritaires qui présentent un potentiel de développement à des fins résidentielles. Pour ces secteurs, les avantages et les contraintes de développement devraient être évalués. Également, les objectifs ainsi que les mesures de mise en œuvre de développement de ce territoire devraient être définis. Une cohabitation compatible entre les différentes occupations sur le territoire est un critère déterminant quant aux possibilités de développement d'un secteur.

- Négocier avec le gouvernement du Québec un programme de subventions pour les secteurs où il y a une très forte volonté de changement de vocation. Par exemple, l'ancienne Ville de Montréal a investi en vue de favoriser le déménagement de l'industrie Lavo du quartier Hochelaga et ainsi travailler au réaménagement du secteur.
- Offrir un crédit de taxes foncières à l'achat d'un logement recyclé.

La densification de certains secteurs résidentiels

Pour que Montréal puisse réaliser son objectif de construction de 60 000 logements au cours de la prochaine décennie, le Plan d'urbanisme propose une réflexion sur la densification de certains secteurs de l'île. Les territoires qui pourraient être densifiés doivent être bien ciblés afin de ne pas compromettre le caractère propre des différents arrondissements de Montréal. Le Plan d'urbanisme propose de :

■ DENSIFIER CERTAINS SECTEURS CIBLÉS DE L'ÎLE

- Identifier les territoires où la densification est souhaitable. Par exemple, certains secteurs où sont présentement construits des centres commerciaux pourraient présenter des opportunités de développement résidentiel. La Ville pourrait également identifier des terrains vacants à proximité des nouvelles stations de métro et les infrastructures métropolitaines de transport en commun pour construire des secteurs résidentiels plus denses.
- Mettre en place des mesures ou des programmes d'incitation à la densification résidentielle applicables dans les secteurs ciblés.
- Réaliser un concours de design sur un terrain vacant en vue de démontrer un bon exemple de secteur densément peuplé qui intègre une typologie variée d'habitations et de services.

4. Accroître l'offre de transport en commun pour les déplacements en périodes de pointe

Le nombre grandissant de déplacements en voiture est l'une des sources majeures de la pollution de l'air et du bruit. L'émission des gaz produits par les véhicules automobiles contribue à l'effet de serre et aux risques de smog. L'objectif fondamental des mesures proposées par le Plan d'urbanisme vise à réduire la dépendance envers l'automobile afin de diminuer ses effets nocifs sur l'environnement. Le défi majeur consiste à accroître la part relative du transport en commun pour les déplacements liés au travail, vers les principaux secteurs d'emplois de l'île, autant pour la population active de Montréal que celle de l'extérieur de l'île.

Les déplacements pour motif travail représentent le tiers de tous les déplacements quotidiens dans la région montréalaise. Ils sont principalement concentrés durant les périodes de pointe. Montréal demeure la destination principale de l'agglomération pour ces déplacements liés au travail puisqu'on y retrouve 70 % des emplois de la grande région. Rappelons aussi que, durant la période de pointe du matin, près de 80 % de ces déplacements se font en automobile.

La congestion grandissante du réseau routier ne peut être résolue en augmentant la capacité du réseau. Une augmentation de la capacité du réseau routier, même dans une perspective immédiate de décongestion, risque fortement d'entraîner une augmentation tout aussi importante du nombre de voitures sur ce même réseau qui deviendra tout aussi congestionné d'ici quelques années.

La solution doit donc d'abord passer par une augmentation de la capacité du réseau de transport en commun, en relation avec un meilleur contrôle de l'aménagement du territoire. Il faut assurer un transfert modal en faveur du transport collectif pour les déplacements liés au travail vers les principaux pôles d'emplois, dégageant ainsi sur les grandes artères et autoroutes des voies pour le transport en commun et, à la rigueur, pour le transport des marchandises. Cela signifie qu'il faille offrir un service de transport en commun efficace, fiable et confortable, qui soit une alternative valable à l'utilisation de la voiture.

Le Plan d'urbanisme propose d'étudier, en collaboration avec les organismes responsables, les mesures pour accroître la capacité du réseau de transport collectif vers les secteurs d'emplois de l'île. Sans être exhaustives, ces mesures apparaissent prioritaires en vue de réduire la dépendance à l'automobile pour les déplacements liés au travail.

Les principaux corridors de déplacement

On retrouve au cœur de l'agglomération de Montréal une très forte concentration d'emplois à proximité de milieux résidentiels et de secteurs de services déjà constitués. Le Plan d'urbanisme propose de canaliser la croissance au sein des quatre pôles économiques de l'île et de les mieux relier, par transport en commun, aux différents secteurs résidentiels existants ou à créer, sur l'île et dans la région. Cette orientation vise aussi à utiliser les infrastructures lourdes de transport en commun comme moyen de consolider la ville et la région.

Rappelons que les deux tiers des déplacements vers les principaux secteurs d'emploi de l'île de Montréal proviennent des secteurs résidentiels montréalais; l'autre tiers provient du reste de l'agglomération. L'analyse des déplacements liés au travail, en période de pointe, a aussi permis de constater que les mouvements pendulaires (domicile-travail) se font majoritairement depuis les secteurs résidentiels limitrophes aux principaux secteurs d'emplois. Cela confirme que les déplacements des personnes pour motif travail se font à l'intérieur de corridors de déplacement assez déterminés (voir l'encadré X page 69 à 74).

■ À COURT TERME : ACCROÎTRE DE MANIÈRE SUBSTANTIELLE LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN VERS LA ZONE CENTRALE DE L'ÎLE

Le centre-ville est la principale destination pour motif travail de toute l'agglomération avec quelque 250 000 emplois, en plus d'être une destination importante pour les motifs études, loisir et magasinage. Déjà le réseau principal de transport collectif est orienté vers le centre-ville avec le métro, les trains de banlieue, les autobus intrarégionaux et les voies réservées d'autobus. Pourtant, la part du transport en commun vers le centre-ville est en baisse continue depuis une vingtaine d'années. En 1998, les déplacements en transport en commun, en période de pointe du matin, ne représentaient plus que 52 % des déplacements contre 66 % en 1982.

Plusieurs emplois sont aussi concentrés dans les arrondissements centraux limitrophes au centre-ville : Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Plateau-Mont-Royal et Rosemont–Petite-Patrie. En période de pointe du matin, l'enquête origine-destination de 1998 indique qu'environ 95 000 déplacements sont effectués pour motif travail vers ces trois arrondissements. Malgré la présence du réseau de métro, ces déplacements se font en voiture uniquement dans une proportion qui varie de 71 à 74 %.



La majorité des gens qui se déplacent, pour les fins du travail le matin, vers la zone centrale (constituée du centre-ville et des arrondissements limitrophes) proviennent du centre de l'île et de Longueuil. Le centre-ville attire d'autre part des gens qui viennent de l'ensemble des secteurs résidentiels de l'agglomération. L'objectif principal avancé par le Plan d'urbanisme vise donc à accroître de façon substantielle la part relative des déplacements en transport collectif vers la zone centrale de l'île depuis le centre de l'île et la ville de Longueuil. Cet objectif apparaît réalisable dans un horizon assez rapproché, puisque les infrastructures principales sont en place. Un ensemble de mesures devrait permettre de réaliser cet objectif.

- Certaines mesures de gestion devraient permettre d'accroître l'efficacité du réseau de transport collectif, comme la fréquence du métro et des autobus en période de pointe.
- Des mesures pour diminuer le nombre de places de stationnement de longue durée au centre-ville et dans les arrondissements devront aussi être envisagées.
- De nouvelles infrastructures de transport collectif apparaissent nécessaires, surtout en vue de capter un plus grand nombre de déplacements depuis Longueuil et la couronne sud. Déjà il est envisagé de prolonger le métro vers l'est de Longueuil et d'implanter un lien SLR dans l'axe de l'autoroute 10. L'implantation d'autres voies rapides de transport collectif sur la rive sud vers Montréal ou reliées aux voies se dirigeant vers Montréal pourraient améliorer la desserte depuis la rive sud.
- Accroître la capacité des infrastructures existantes des trains de banlieue vers le centre-ville pour augmenter la part relative de transport en commun depuis l'ouest de l'île, de Laval et de la couronne nord-est; il faudra, entre autres, améliorer l'offre de stationnement aux gares et coordonner les horaires d'autobus aux horaires des trains.

■ À MOYEN TERME : ACCROÎTRE LA PART DES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN VERS LES DIFFÉRENTS SECTEURS INDUSTRIELS DE MONTRÉAL.

La problématique des déplacements vers les secteurs industriels de l'île de Montréal est plus complexe. Les déplacements en voiture seulement, en période de pointe du matin, varient dans une proportion oscillant entre 70 et 95 %.

Plusieurs facteurs rendent difficile, à court terme, toute opération de transfert modal vers le transport collectif : le mode d'implantation des entreprises sur de vastes terrains, l'offre existante des terrains de stationnement, l'absence d'infrastructures lourdes de transport collectif dans certains secteurs industriels et la présence du réseau autoroutier. La perspective de changement pourrait s'étendre sur une période plus longue.

Il ne semble pas réaliste de créer rapidement les conditions favorisant un transfert modal majeur vers le transport collectif pour les déplacements vers les secteurs industriels. Un ensemble de mesures et de conditions devraient toutefois permettre, dans un horizon de moyen terme, de réduire le nombre de déplacements en voiture vers ces secteurs d'emplois. La part relative de ces déplacements en transport en commun vers les secteurs industriels ne sera probablement jamais aussi élevée que celle vers le centre-ville. Toutefois, si la proportion des déplacements en transport en commun était de 10 ou 20 ou 30 points de pourcentage supérieur à la situation existante, cela représenterait une amélioration importante.

La Ville de Montréal aurait donc intérêt à s'associer avec l'ensemble des partenaires pertinents pour relever ce défi. Ce défi de transport doit aussi être vu en fonction des objectifs environnementaux et d'aménagement du territoire poursuivis par le Plan d'urbanisme.

En réduisant le nombre de déplacements en voiture vers les secteurs industriels, Montréal participera à réduire les émissions des gaz à effet de serre. L'espace dégagé par le retrait d'un nombre significatif de voitures laissera, théoriquement, plus de place sur les principales infrastructures pour le transport collectif et, dans une certaine mesure, pour le transport des marchandises.

Ce défi doit aussi répondre à l'objectif principal de consolidation des pôles économiques sur l'île de Montréal. Il faudra allier l'implantation des infrastructures et stations du réseau de transport collectif à la formation et la consolidation des pôles d'activités économiques.

Deux séries de mesures sont envisagées afin de relever ce défi d'accroître les déplacements en transport en commun vers les secteurs industriels.

- De prime abord, une première série de mesures pourrait permettre de modifier les habitudes de transport et de diminuer l'importance du nombre de déplacements en voiture vers les secteurs industriels :
 - la mise en place des programmes-employeurs qui encouragent le covoiturage des employés d'entreprises devrait être poursuivie;
 - des systèmes de navette pourraient aussi être implantés dans les secteurs industriels entre les entreprises et les stations de train de banlieue ou de métro, quand la concentration d'emplois le permet;
 - les nouvelles entreprises devraient être encouragées à s'établir à proximité à des infrastructures de transport collectif existantes ou à venir;
 - de même, elles pourraient adopter une forme plus compacte pour leurs installations et prévoir un nombre réduit de places de stationnement.

Cette première série de mesures ne permet pas cependant d'envisager une croissance significative du nombre de déplacements en transport en commun vers les secteurs industriels.



- Dans un deuxième temps, d'autres mesures doivent être envisagées pour accroître l'offre de transport en commun vers les différents secteurs d'emplois, depuis les différents secteurs résidentiels de l'île et de l'agglomération. À ce sujet, une réflexion nouvelle devrait être engagée sur les moyens les plus efficaces pour atteindre cet objectif.

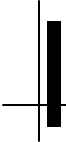
Les données de l'enquête origine-destination nous démontrent assez clairement que la majorité des déplacements vers chacun des principaux secteurs d'emplois provient des secteurs résidentiels avoisinants, dans un rayon de 5 à 10 kilomètres. Cependant, les secteurs industriels n'offrent pas une concentration d'emplois aussi dense que le centre-ville. Il est donc plus difficile d'atteindre une proportion de déplacements aussi élevée en transport en commun.

La stratégie visant à accroître les déplacements en transport en commun vers les secteurs d'emplois devraient d'abord miser sur les trois pôles économiques situés le long de l'autoroute métropolitaine (pôles ouest, centre-nord et est). Ils représentent les plus importantes concentrations d'emplois, après le centre. En plus de l'autoroute Métropolitaine, ces pôles sont traversés par d'autres infrastructures majeures de transport routier ou collectif. La mise en place d'une infrastructure de transport collectif pourrait certainement appuyer leur consolidation, en plus de favoriser une forme urbaine plus compacte.

Certaines parties de ces pôles sont constituées de secteurs plus denses et offrent aussi des possibilités de développement. Il serait plausible de penser que plusieurs entreprises susceptibles de s'y implanter, comme les services aux entreprises ou des entreprises liées aux nouvelles technologies, puissent le faire dans une forme plus dense aux abords des stations de transport en commun existantes ou à créer. De même, certaines de ces stations pourraient devenir des centres d'activités économiques, leur aménagement faisant en sorte de favoriser une desserte plus efficace par transport en commun.

Les travaux du Plan d'urbanisme porteront une attention particulière sur les options d'aménagement des pôles économiques en relation avec des infrastructures de transport en commun. Le défi de consolidation des activités économiques au sein de ceux-ci doit être lié au défi de réduire le nombre de déplacements en automobile vers ces mêmes secteurs. Certains axes ou nœuds méritent d'être étudiés de façon prioritaire :

1. L'axe de l'autoroute Métropolitaine présente dans son ensemble un intérêt évident, en tant qu'artère majeure des déplacements est-ouest sur l'île.
2. Certains de ses tronçons ou intersections méritent une attention particulière pour améliorer la desserte en transport en commun des secteurs d'emplois le long de l'autoroute :
 - le tronçon compris entre l'autoroute Décarie et la station de métro Crémazie; on y retrouve une concentration particulièrement dense d'emplois, traversée par deux axes lourds de transport en commun : le métro et le train de banlieue;
 - les intersections majeures avec le réseau des grandes artères : les autoroutes 13 et 25, et les boulevards Saint-Charles, Saint-Jean, des Sources, Cavendish, Pie-IX, Langelier .
3. la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke, pour améliorer la desserte de l'est de Montréal, voire la couronne nord-est (Repentigny).



Conclusion

Ce premier exercice de réflexion sur les enjeux, orientations et défis d'aménagement du Plan d'urbanisme vise à susciter et soutenir les échanges au sein de l'appareil administratif de la nouvelle Ville de Montréal en vue de l'élaboration du Plan. Voilà le but premier de ce document de discussion. L'essentiel de cette réflexion a également servi à élaborer les documents du Sommet de Montréal de 2002, en ce qui concerne particulièrement l'aménagement du territoire et le Centre.

Pour des raisons de ressources limitées, certains aspects ou enjeux n'ont pu être abordés dans ce document. Pensons entre autres aux questions reliées à l'environnement, à l'aménagement des parcs et du milieu naturel, au patrimoine et à la forme urbaine ou au développement social et culturel. Les orientations issues du Sommet de Montréal ainsi que le travail de collaboration avec les services centraux et les arrondissements permettront, au cours des prochaines années, de compléter ce travail d'élaboration du Plan d'urbanisme.

Les travaux préparatoires du Plan d'urbanisme de Montréal
Enjeux, orientations préliminaires et défis d'aménagement

Ce document a été réalisé par :

Néné-Amy Barry, conseillère en planification

Guy Bédard, conseiller en planification

Lise Bernier, conseillère en aménagement

Lucie Desjardins, graphiste

Sylvain Ducas, chargé de projets - urbanisme

Sylvia-Anne Duplantie, conseillère en aménagement

Luc Gagnon, conseiller en aménagement

Sébastien Giroux, analyste - chercheur