

Bilan

2005 - 2006

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal



Mai 2006

Bilan

2005 - 2006

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal

Mai 2006



Mot de M. André Lavallée

Chères Montréalaises,
Chers Montréalais,

À l'aube du 15^e anniversaire de l'adoption du premier Plan d'urbanisme, la Ville est fière de mettre en œuvre une vision d'avenir stimulante pour l'aménagement et le développement de son territoire. Pour ce faire, Montréal s'est dotée, en novembre 2004, d'un nouveau cadre de référence. Comme son prédécesseur, le nouveau Plan d'urbanisme permet la concrétisation d'actions structurantes pour notre ville.

C'est en 1992 que la Ville a adopté son premier Plan d'urbanisme. Dans le cadre de ce Plan, l'Administration municipale entendait, avec ses partenaires, relever trois grands défis et ainsi faire de Montréal une ville moderne à l'échelle humaine.

Le premier de ces défis était celui du développement durable. À cet égard, la Ville de Montréal exprimait sa volonté de respecter les besoins des générations futures en misant sur une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale et de préservation de l'environnement.

Le second défi consistait à permettre à Montréal d'assumer ses responsabilités de métropole culturelle et économique du Québec. Il s'agissait alors de contribuer au rayonnement de Montréal tout en garantissant la prospérité de ses quartiers.

Le troisième défi visait à préserver et à mettre en valeur l'identité montréalaise. C'était notamment l'occasion de miser sur la richesse de son patrimoine, la qualité de ses milieux de vie et la beauté de ses milieux naturels.

Ces trois défis du premier Plan d'urbanisme ont donné lieu à une série d'interventions fondamentales pour le territoire montréalais. Parmi celles-ci, notons l'aménagement du Complexe environnemental de Saint-Michel sur l'ancien site d'enfouissement de la carrière Miron ou la réalisation d'un magnifique réseau de voies cyclables. On peut aussi penser au Quartier international de Montréal dont l'aménagement est le fruit d'une collaboration novatrice et dynamique.

Il en sera de même avec le nouveau Plan d'urbanisme à l'aide duquel la Ville continue de soutenir et de faire la promotion des valeurs montréalaises. Ce nouveau Plan place d'abord les principes du développement durable au cœur de ses orientations. De cette façon, il propose de reconstruire la ville sur elle-même par la consolidation des milieux de vie établis et la transformation de secteurs sous-utilisés comme le site Glen ou le triage Outremont.

De la même manière, le nouveau Plan d'urbanisme hisse le transport collectif au rang de mode de transport de l'avenir pour Montréal. Son développement est, plus que jamais, une priorité de l'Administration municipale. À cet égard, le Plan innove en préconisant notamment une intensification et une diversification des activités aux abords des infrastructures de transport collectif.

Le Plan d'urbanisme propose également une série d'objectifs et d'actions qui permettent de soutenir des milieux de vie diversifiés et complets. Pour la Ville, il est primordial d'offrir aux Montréalaises et aux Montréalais une gamme variée d'habitations en encourageant notamment la construction de logements sociaux, communautaires et abordables. Il importe aussi de promouvoir une architecture et un design de qualité.

Depuis son adoption, la Ville assume le leadership de la mise en œuvre de son nouveau Plan d'urbanisme. Elle conçoit des politiques et des stratégies qui permettent d'assurer une cohérence des actions, elle planifie l'aménagement et le développement de secteurs stratégiques, elle assure la réalisation de programmes et d'immobilisations et elle adapte sa réglementation afin d'atteindre les objectifs établis par le Plan d'urbanisme.

Soucieuse d'informer les citoyens, la Ville publie, chaque année, un bilan de ses actions de mise en œuvre et en fait une étude publique. À cette occasion, j'invite tous les gens intéressés par l'avenir de Montréal à prendre connaissance de ce document et à profiter de son étude publique pour formuler leurs préoccupations ou leurs souhaits quant aux priorités de mise en œuvre de la prochaine année.

La Ville de Montréal renouvelle ainsi son désir d'associer ses différents partenaires et, surtout, l'ensemble de la population montréalaise, à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme. C'est en travaillant collectivement que nous arriverons à propulser Montréal vers de nouveaux sommets.



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

Sommaire

Introduction	5	■
Partie I La mise en œuvre		
1. Les politiques et les stratégies	11	■
2. La planification détaillée prévue par le <i>Plan d'urbanisme</i>	19	■
3. Les programmes et les immobilisations	37	■
4. Le cadre réglementaire	51	■
Partie II Les indicateurs de suivi		
Les indicateurs	55	■
Conclusion	71	■
Table des matières	73	■



Introduction

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

Élaboré avec la collaboration des services municipaux concernés, le bilan 2005-2006 est diffusé au mois de mai pour étude publique devant la commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif. Le rapport de la commission, comprenant ses recommandations, sera ensuite déposé au conseil municipal. Ce rapport portera notamment sur les priorités de mise en œuvre du *Plan d'urbanisme*, permettant entre autres de contribuer au processus décisionnel relatif aux choix budgétaires annuels.

Le bilan 2005-2006, qui fait le point sur les actions entreprises, poursuivies ou complétées entre les mois de mai 2005 et d'avril 2006, comprend deux parties. La première, qui porte sur la mise en œuvre, porte sur les quatre thèmes suivants :

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

Le bilan de cette année comprend une seconde partie laquelle porte sur le suivi des objectifs et des orientations du *Plan d'urbanisme* à l'aide d'indicateurs. Dans le bilan 2005-2006, sept indicateurs ont été sélectionnés. Plusieurs d'entre eux illustrent des tendances s'inscrivant dans le sens des orientations du *Plan d'urbanisme*. D'autres indicateurs révèlent la pertinence, pour la Ville et ses partenaires, d'accroître les efforts déployés dans la mise en œuvre du Plan.

Le *Plan d'urbanisme* remporte un prix d'excellence

Reconnaissant la qualité du *Plan d'urbanisme*, l'Institut canadien des urbanistes (ICU) a remis son Prix d'excellence 2005 (catégorie schéma d'aménagement) à la Ville de Montréal. Ce prix représentait un nouvel honneur pour le *Plan d'urbanisme* qui s'était mérité, en 2004, un prix Orange de la part de l'organisme Sauvons Montréal.

Le site Internet du *Plan d'urbanisme*

Le *Plan d'urbanisme* de Montréal ainsi que le bilan de sa mise en œuvre peuvent être consultés depuis le site Internet à l'adresse :

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

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

Le site Internet du *Plan d'urbanisme* est mis à jour régulièrement pour intégrer les modifications qui sont apportées à ce dernier.

L'intégration des chapitres d'arrondissement et les autres modifications du Plan d'urbanisme

L'intégration de chapitres spécifiques à chaque arrondissement représente une étape importante qui marque l'évolution du *Plan d'urbanisme* en 2005. Ces chapitres regroupent les éléments propres au territoire de chacun des arrondissements montréalais.

Pour insérer ces éléments au Plan, celui-ci doit être modifié par le conseil municipal, et ce, à l'initiative de l'arrondissement concerné.

Arrondissement	Date d'adoption du chapitre d'arrondissement par le conseil municipal
Ahuntsic-Cartierville	mai 2005
Anjou	à venir en 2006
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	septembre 2005
Lachine	mai 2005
LaSalle	juin 2005
Le Plateau-Mont-Royal	juin 2005
Le Sud-Ouest	août 2005
L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève-Sainte-Anne-de-Bellevue	juin 2005
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	août 2005
Montréal-Nord	à venir en 2006
Outremont	à venir en 2006
Pierrefonds-Roxboro	juin 2005
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est	août 2005
Rosemont-La Petite-Patrie	juin 2005
Saint-Laurent	juin 2005
Saint-Léonard	juin 2005
Verdun	juin 2005
Ville-Marie	à venir en 2006
Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	juin 2005

Partie I La mise en œuvre

1 Les politiques et les stratégies

Le *Plan d'urbanisme* fait écho à un ensemble de politiques ou de stratégies entreprises par la Ville et dont plusieurs font partie du plan **Imaginer • Réaliser Montréal 2025** (voir encadré de la page suivante). Le tableau suivant résume leur état d'avancement. Les sections subséquentes fournissent des détails sur chacune d'entre elles.

Politique ou stratégie	État d'avancement
La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée	En vigueur et mise en œuvre depuis juin 2003
La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	En vigueur et mise en œuvre depuis décembre 2004
La Politique de consultation et de participation publiques	En vigueur et mise en œuvre depuis mars 2005
Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise	En vigueur et mis en œuvre depuis avril 2005
La Stratégie de développement économique	En vigueur et mise en œuvre depuis mai 2005
La Politique du patrimoine	En vigueur et mise en œuvre depuis mai 2005
La Politique de l'arbre	En vigueur et mise en œuvre depuis juin 2005
La Politique de développement culturel	En vigueur et mise en œuvre depuis août 2005
La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels	En vigueur et mise en œuvre depuis août 2005
Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles	En cours d'élaboration, adoption prévue à l'automne 2006
Le Plan de transport	En cours d'élaboration, adoption prévue en 2007
Le Schéma directeur de développement des équipements de loisirs	En cours d'élaboration
La Politique sur l'affichage commercial de grande dimension et les panneaux réclames	En cours d'élaboration
La Politique d'atténuation du bruit en milieu urbain	En cours d'élaboration

Imaginer • Réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités¹

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

C'est au Sommet de Montréal que s'est amorcée l'élaboration d'Imaginer • Réaliser Montréal 2025. Plus de 3 000 personnes s'étaient alors mobilisées pour penser le Montréal de demain. La richesse de ces travaux a permis à la Ville de se doter d'un nouveau *Plan d'urbanisme* ainsi que d'un ensemble de politiques, de stratégies et de plans d'action. Imaginer • Réaliser Montréal 2025 est le fruit de ces démarches.

Pour réaliser le Montréal auquel les Montréalais ont droit, ce plan propose une centaine de projets et convient de structurer les interventions de développement autour de cinq grands axes stratégiques, soit :

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

Imaginer • Réaliser
Montréal 2025
Un monde de créativité
et de possibilités

1. Plus de détails sur Imaginer • Réaliser Montréal 2025 : ville.montreal.qc.ca/montreal2025

1.1 La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée¹

Le *Plan d'urbanisme* identifie des secteurs qui requièrent, de façon prioritaire et à des degrés divers, des interventions de revitalisation (voir la carte 2.1.1 du Plan). Afin de guider les interventions et d'améliorer les conditions de vie des résidents de ces secteurs, la Ville met en œuvre depuis juin 2003 la *Stratégie de revitalisation urbaine intégrée*.

Pour ce faire, elle agit sur plusieurs éléments du cadre physique et bâti, comme le logement, les équipements et l'aménagement urbain, mais aussi sur les facteurs socio-économiques. En ce sens, la mise en œuvre de la Stratégie s'effectue par la concrétisation de nombreux projets lesquels sont le fruit d'une collaboration étroite entre la Ville, les arrondissements concernés, mais aussi un important réseau de partenaires publics, privés et associatifs. À titre d'exemples, la Ville et ses partenaires contribuent à la concrétisation de projets aussi variés que la création de coopératives d'habitation, la construction de centres communautaires, l'aménagement du domaine public, l'élaboration de projets de prévention du décrochage scolaire, etc.

Jusqu'à maintenant, la Ville a participé à la planification, au financement, à la concrétisation et au suivi de plus de soixante projets au sein des cinq secteurs suivants :

- Sainte-Marie (arrondissement de Ville-Marie);
- Galt (arrondissement du Sud-Ouest);
- Saint-Pierre (arrondissement de Lachine);
- Montréal-Nord;
- Saint-Michel (arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension).

Il importe aussi de souligner le lancement, en 2005, de trois nouvelles démarches financées par le Programme de renouveau urbain (voir section 3.1.1) et visant la revitalisation des secteurs suivants :

- Place Benoît (arrondissement de Saint-Laurent);
- Cartierville (arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville);
- Mercier-Est (arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve).

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



1.2 La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels¹

En adoptant, en décembre 2004, sa *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, la Ville de Montréal affirmait clairement son intention d'assurer le maintien et la mise en valeur des écosystèmes présents sur son territoire. La Politique identifie notamment dix écoterritoires pour lesquels sont présentés des objectifs de conservation et d'aménagement. Ces écoterritoires et leurs objectifs de conservation et d'aménagement sont reconnus par le *Plan d'urbanisme*.

La mise en œuvre de la Politique s'effectue notamment par le travail des comités techniques de chacun des écoterritoires lesquels sont composés de représentants des services municipaux, des arrondissements ainsi que des partenaires externes. En 2005, les efforts déployés dans plusieurs écoterritoires ont permis la réalisation de divers projets de conservation dont l'acquisition d'érablières pour la consolidation du Parc-nature du Bois-de-l'île-Bizard ainsi que l'expansion du Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies.

Il faut aussi noter que les efforts de conservation ne visent pas que les écoterritoires. La Ville compte aussi désigner des aires protégées à même les parcs municipaux existants et les zones bordant le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies. Un inventaire des surfaces présentant un potentiel intéressant à cet égard a été amorcé en 2005 et sera complété en 2006.

D'autres détails sur les interventions de mise en œuvre de la Politique seront présentés dans le cadre d'un bilan dont la publication est prévue avant la fin de l'année 2006.

1. Plus de détails sur la Politique : ville.montreal.qc.ca/politiquemilieuxnaturels

1.3 La Politique de consultation et de participation publiques²

Le *Plan d'urbanisme* reconnaît la participation publique comme un élément fondamental de sa mise en œuvre. À cet égard, la Ville a adopté, en mars 2005, la *Politique de consultation et de participation publiques*. Cette Politique insiste sur la qualité de l'information comme base de toute implication des Montréalais dans les affaires de la Ville. Ainsi, elle balise les pratiques de consultation publique et reconnaît le rôle fondamental de la participation pour favoriser la coopération entre la Ville et ses partenaires.

2. Plus de détails sur la Politique : ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/portail_fr/vie_democratique/coll_vie_democratique



1.4 Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise¹

Le *Plan d'urbanisme* place le développement durable au cœur de ses orientations. En ce sens, le Plan soutient la mise en œuvre du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*. Ce Plan, adopté en avril 2005, comprend dix orientations parmi lesquelles quatre ont été identifiées comme étant prioritaires, soit :

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

La phase de démarrage de la mise en œuvre, constituée des actions associées aux quatre orientations prioritaires, s'est amorcée en 2005 et se poursuivra jusqu'à la fin de 2006. D'autres détails sur les réalisations de la Ville et de ses partenaires sont présentés dans le bilan qui sera bientôt déposé au conseil municipal et disponible sur le site Internet de la Ville.

1. Plus de détails sur le Plan : ville.montreal.qc.ca/developpementdurable

1.5 La Stratégie de développement économique²

Afin de soutenir l'adaptation de la structure économique montréalaise et le développement des entreprises sur son territoire, la Ville de Montréal a adopté, en juin 2005, sa *Stratégie de développement économique*. Celle-ci établit les différentes formes d'actions préconisées au niveau municipal de manière à soutenir les entreprises, à obtenir l'appui des autres paliers de gouvernement et à renforcer le rôle de la Ville vis-à-vis ses partenaires. En convergence avec la Stratégie, le *Plan d'urbanisme* reconnaît le rôle accru de la qualité du cadre urbain comme facteur de rétention et d'attraction des entreprises.

La mise en œuvre de la Stratégie se traduit par une série d'interventions s'inscrivant dans chacun des cinq grands axes identifiés par son plan d'action, soit :

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

Parallèlement à cette mise en œuvre, la Ville publie, à chaque année, le bilan économique de Montréal. Le bilan économique 2005 est disponible sur le site Internet de la Ville.

2. Plus de détails sur la Stratégie : ville.montreal.qc.ca/reussiramontreal

1.6 La Politique du patrimoine¹

L'identité montréalaise s'exprime à travers un riche ensemble de ressources patrimoniales. L'un des moyens préconisés par le *Plan d'urbanisme* pour valoriser ces ressources est l'élaboration et la mise en œuvre de la *Politique du patrimoine*. En adoptant cette Politique en mai 2005, la Ville de Montréal s'est dotée d'une vision collective et a clarifié le partage des responsabilités en matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine. L'organisme Sauvons Montréal a d'ailleurs reconnu la qualité des efforts déployés en décernant à la Ville un prix Orange pour la *Politique du patrimoine*.

Au cours de l'année 2005, plusieurs actions ont été menées par la Ville et ses partenaires à l'égard du patrimoine. Ces actions peuvent être regroupées sous les thèmes suivants :

- le développement de la connaissance du patrimoine;
- la diffusion des connaissances et la sensibilisation au patrimoine;
- la gestion du patrimoine montréalais;
- la préservation et la mise en valeur du patrimoine religieux.

Les détails sur ces actions seront présentés dans le cadre du bilan annuel de la mise en œuvre de la *Politique du patrimoine* dont la publication est prévue avant la fin de l'année 2006.

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

1.7 La Politique de l'arbre²

L'arbre constitue un élément naturel dominant dans le paysage montréalais, qu'il soit planté le long des rues, dans les quelque 900 parcs de la ville ou sur une propriété privée. Ces arbres composent une véritable trame verte dont le *Plan d'urbanisme* préconise la préservation et la mise en valeur. Pour ce faire, la Ville a adopté, en juin 2005, la *Politique de l'arbre*. La vision soutenue par la Politique se traduit par une volonté de susciter l'intérêt et la responsabilité collective envers l'arbre afin que celui-ci continue d'occuper une place de choix dans le paysage montréalais.

La mise en œuvre de la Politique s'effectue d'abord par les arrondissements. De fait, ces derniers sont les principaux responsables de la plantation et de l'entretien des arbres publics, de l'établissement d'inventaires d'arbres, de la mise en place de plans arboricoles ainsi que de l'adoption de règlements sur l'abattage et la protection des arbres lors de travaux de construction.

2. Plus de détails sur la Politique : ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/parcs_fr/rep_gestion_parcs/politique_de_larbre



1.8 La Politique de développement culturel¹

Le *Plan d'urbanisme* vise à accroître le rayonnement culturel de Montréal, particulièrement au Centre. Parmi les moyens proposés pour y arriver, le Plan soutient l'élaboration et la mise en œuvre de la *Politique de développement culturel*. Cette Politique, adoptée à l'unanimité par le conseil municipal en août 2005 et intitulée «Montréal, métropole culturelle», reconnaît que la culture est un moteur essentiel du développement, du dynamisme économique et de la prospérité de Montréal.

En ce sens, la mission de la Politique est de confirmer Montréal comme métropole culturelle d'envergure internationale. L'accessibilité et le soutien aux arts et à la culture ainsi que l'impact de la culture sur le cadre de vie des Montréalais sont les principaux enjeux qui inspirent son contenu. Le tout s'appuie sur la coopération des nombreux acteurs du monde culturel laquelle est indispensable au succès de la mise en œuvre de la Politique.

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

1.9 La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels²

Afin de favoriser la mixité sociale à l'échelle des projets résidentiels et des quartiers, il importe d'assurer une diversité de nouveaux logements. Cette mixité constitue l'un des ingrédients essentiels de la vision du développement durable qui vise à faire de Montréal une ville solidaire et inclusive. Pour faciliter l'atteinte de cet objectif, le comité exécutif de la Ville a adopté, en août 2005, sa *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels*. En cohérence avec le *Plan d'urbanisme*, la Stratégie fixe comme cible qu'une proportion d'environ 30 % des nouvelles constructions résidentielles à Montréal soit des logements abordables. De façon plus précise, elle identifie des cibles spécifiques en termes de logements sociaux et communautaires (15 %) et de logements abordables d'initiative privée (15 %).

D'autres détails sur la construction de logements abordables seront présentés dans le bilan de la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels*.

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

1.10 Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles³

Le *Plan d'urbanisme* souligne aussi l'importance d'assurer la récupération et la valorisation des matières résiduelles. Pour ce faire, il soutient l'élaboration et la mise en œuvre du Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR). Il est prévu que le Plan directeur soit finalisé et adopté avant la fin de l'année 2006. Rappelons que le Plan directeur doit être conforme aux principes et aux objectifs énoncés par le *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles* (PMGMR) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en juin 2004.

3. Plus de détails sur le Plan directeur : ville.montreal.qc.ca/environnement

1.11 Le Plan de transport¹

Le *Plan d'urbanisme* reconnaît le rôle primordial des réseaux de transport dans l'aménagement et le développement de Montréal. Conséquemment, le Plan appuie l'élaboration et la mise en œuvre d'un *Plan de transport*. Ce Plan, qui est en cours d'élaboration et dont l'adoption est prévue au cours de l'année 2007, vise à assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre, économiquement prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, le *Plan de transport* soutiendra le *Plan d'urbanisme* en misant sur un usage accru du transport collectif et des transports actifs.

La première étape de l'élaboration du *Plan de transport* s'est terminée en mars 2005 par la publication de la Vision et des objectifs. De son côté, le document «Portrait et diagnostic» a été publié et soumis à une consultation publique durant l'été 2005. Cette consultation a été menée par la commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement (CPTIE).

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



2 La planification détaillée prévue par le Plan d'urbanisme

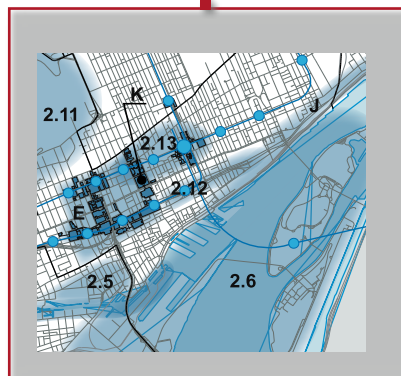
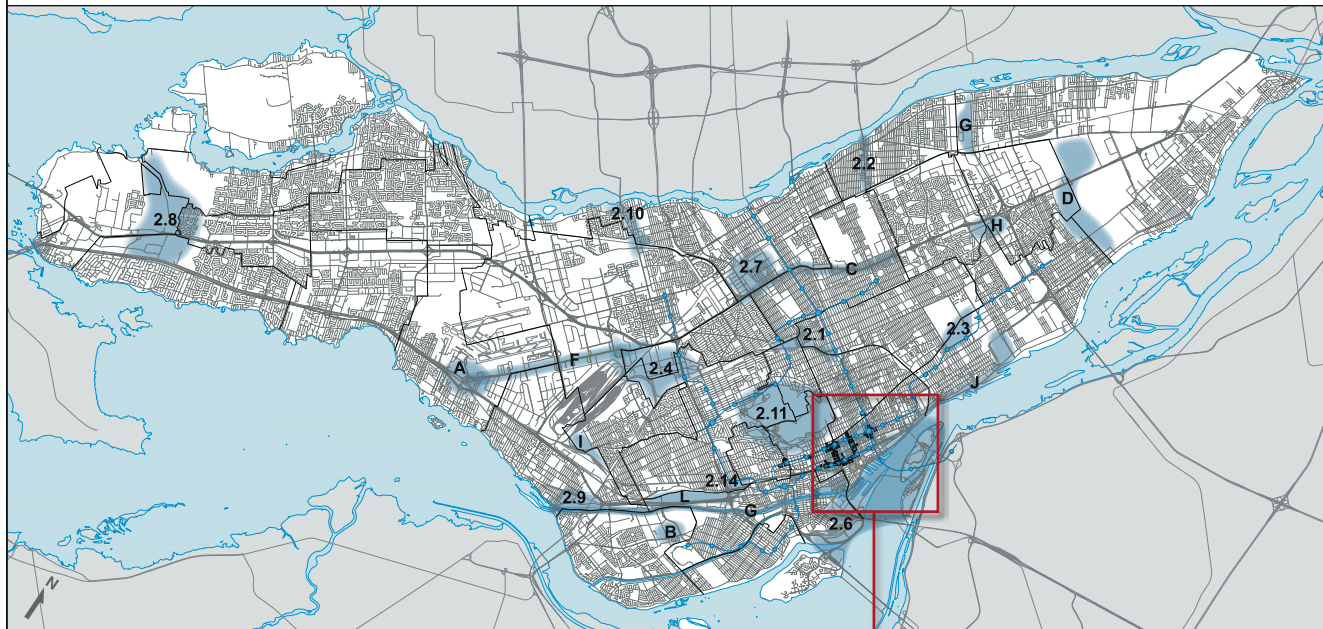
Certaines portions du territoire de la ville présentent une problématique urbanistique complexe qui ne pouvait être traitée à fond au cours de l'élaboration du Plan. Pour l'ensemble de ces secteurs, la Ville doit mener à terme une planification détaillée au cours des années suivant l'adoption du *Plan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

Le Plan identifie les secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise. Ces portions de territoire comportent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Le tableau qui suit résume l'état d'avancement des travaux portant sur l'ensemble de ces secteurs. Cette section apporte des détails sur les travaux réalisés au cours des derniers mois.

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

Élaboration de la planification détaillée de portée pan-montréalaise			
Secteurs de planification détaillée	2006	2007	2008
2.1 Abords des voies du CP	■		
2.2 Boulevard Pie-IX	■		
2.3 Complexe et Village olympiques	■		
2.4 Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest	■		
2.5 Griffintown	■		
2.6 Havre de Montréal	■		
2.7 L'Acadie-Chabanel	■		
2.8 L'Anse-à-l'Orme	■		
2.9 Lachine-Est	■		
2.10 Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin	■		
2.11 Mont Royal	■		
2.12 Quartier de la santé	■		
2.13 Quartier des spectacles	■		
2.14 Site Glen	■		
A Abords de l'aéroport		■	
B Angrignon		■	
C Boulevard Crémazie		■	
D Bourget-Forget	■		
E Centre des affaires	■		
F Chemin De La Côte-De-Liesse		■	
G Corridor Louis-H.-La Fontaine		■	
H Galeries-d'Anjou–Jean-Talon Est		■	
I Meadowbrook		■	
J Notre-Dame Est	■		
K Réseau piéton intérieur		■	
L Site Turcot		■	

Les secteurs de planification détaillée



2.1 Abords des voies du CP

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

Ce secteur est aussi situé à proximité des réseaux de métro et de train de banlieue. Tenant compte de cet atout et de l'importance du potentiel de mise en valeur des abords des voies du CP, la Ville de Montréal considère son développement comme une occasion unique de favoriser l'utilisation du transport collectif.

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

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

Enfin, il importe de préciser que le site des ateliers municipaux Rosemont, adjacent au secteur, fait l'objet d'une planification détaillée de portée locale par l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie.



Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
Printemps 2005	Diagnostic du sous-secteur du triage Outremont Diagnostic du sous-secteur Maguire
Été et automne 2005	Diagnostic du sous-secteur Marconi–Alexandra–De Castelnau
Automne 2005	Accord de principe entre le comité exécutif et l'Université de Montréal relativement au redéveloppement du triage Outremont
Principales étapes prévues	
Printemps et été 2006	Concept d'aménagement et projet de redéveloppement du triage Outremont
Été et automne 2006	Diagnostic et analyse de redéveloppement du sous-secteur Bellechasse-Rosemont
Automne 2006	Consultation publique sur le projet redéveloppement du triage Outremont Approbation du projet de redéveloppement du triage Outremont par le conseil d'arrondissement d'Outremont et par le conseil municipal Concept d'aménagement du sous-secteur Maguire
2007	Concept d'aménagement pour les sous-secteurs Marconi–Alexandra–De Castelnau et Bellechasse-Rosemont Concertation avec le milieu pour les sous-secteurs Maguire, Marconi–Alexandra–De Castelnau et Bellechasse-Rosemont Approbation des concepts d'aménagement par le conseil des arrondissements impliqués et par le conseil municipal Mise en œuvre

2.2 Boulevard Pie-IX

Le boulevard Pie-IX constitue une entrée de ville majeure depuis Laval et la Rive-Nord. La circulation dense et la vitesse élevée engendrent des impacts considérables sur les secteurs limitrophes. Le boulevard est bordé de secteurs commerciaux et résidentiels largement sous-utilisés et mal intégrés au gabarit de l'artère. De plus, l'aménagement actuel du boulevard Pie-IX est inapproprié et parfois dangereux pour les piétons et les cyclistes.

Le boulevard Pie-IX forme aussi un axe important de transport collectif. Compte tenu de la forte densité de population dans les secteurs avoisinants et l'aménagement prévu d'une gare de train de banlieue à l'angle du boulevard Industriel, la Ville réitère sa volonté d'améliorer l'offre de transport collectif en favorisant notamment le développement de liens rapides vers d'autres secteurs de la ville.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
2005	Diagnostic du secteur Mise en place d'un comité directeur afin d'analyser l'opportunité de remettre en service la voie réservée aux autobus
Principales étapes prévues	
2006-2007	Concept d'aménagement (en fonction des choix faits quant à l'opportunité de remettre en service la voie réservée aux autobus) Concertation avec le milieu Approbation par le conseil d'arrondissement de Montréal-Nord et le conseil municipal Mise en œuvre



2.3 Complexe et Village olympiques

Conçu comme un ensemble architectural dédié au sport, le Complexe olympique forme maintenant avec le Jardin botanique, le Biodôme et le parc Maisonneuve un important pôle récréotouristique de la ville. L'architecture monumentale du Stade et du Village olympiques ainsi que leur implantation caractéristique confèrent à cet ensemble une valeur patrimoniale exceptionnelle.

Dans le cadre de la planification détaillée de ce secteur, la Ville de Montréal préconise un aménagement fondé sur les principes du développement durable. À cet égard, elle compte notamment préserver et mettre en valeur les nombreux espaces verts qui s'y trouvent et profiter de la présence du métro pour favoriser l'utilisation du transport collectif.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
Hiver et printemps 2006	Diagnostic du secteur
Principales étapes prévues	
2006-2007	Concept d'aménagement Concertation avec le milieu Approbation par le conseil des arrondissements de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de Rosemont-La Petite-Patrie et par le conseil municipal Mise en œuvre



2.4 Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest

Le secteur Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest se caractérise par un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé. Plusieurs portions de ce secteur à vocation économique, notamment le site de l'Hippodrome de Montréal, présentent un important potentiel de renouvellement urbain et d'intensification des activités résidentielles et d'emplois.

Pour la Ville de Montréal, l'intensification des activités de ce secteur est prioritaire en raison de la présence des stations de métro Namur et De La Savane. Ces dernières étant sous-utilisées, l'augmentation potentielle de l'utilisation du transport collectif s'avère considérable. À ce potentiel, il faut ajouter la possibilité d'aménager une nouvelle gare de train de banlieue sur la ligne Blainville. Cette gare est d'ailleurs prévue par le *Plan d'urbanisme*.

Afin de tenir compte des particularités de chacun des sous-secteurs qui composent le secteur Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest, cette planification détaillée s'effectue distinctement pour les sous-secteurs suivants :

- Cité scientifique et parcs industriels de Mont-Royal et de Saint-Laurent;
- Cour Côte-Saint-Luc;
- Front Décarie;
- Hippodrome de Montréal;
- Namur.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
2005	Mise en place du Bureau de projet Cavendish Diagnostic de l'ensemble du secteur
Hiver et printemps 2006	Concept de mise en valeur du sous-secteur de l'Hippodrome de Montréal
Principales étapes prévues	
Été 2006	Approbation du concept de mise en valeur par le conseil d'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et par le conseil municipal
Été et automne 2006	Concept de mise en valeur des autres sous-secteurs
2007	Concertation avec le milieu afin de valider les concepts de mise en valeur des autres sous-secteurs Approbation des concepts de mise en valeur par le conseil des arrondissements impliqués et par le conseil municipal Mise en œuvre

2.5 Griffintown

Occupé à des fins industrielles dès le XIX^e siècle, le Griffintown a vu le déclin de cette fonction provoquer la perte d'un grand nombre d'emplois et la démolition de plusieurs bâtiments. En conséquence, le secteur présente aujourd'hui un fort potentiel de développement. Celui-ci est d'ailleurs accentué par la présence de plusieurs anciens bâtiments industriels d'intérêt patrimonial. Le Griffintown profite aussi de sa localisation stratégique à proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires. De plus, le réaménagement des abords du canal de Lachine et son ouverture à la navigation de plaisance favorisent l'essor d'activités récréotouristiques.

Le Griffintown représente un bel exemple de secteur pour lequel le *Plan d'urbanisme* mise sur une plus grande diversité des activités. La Ville préconise une telle diversité afin de réduire les distances entre les lieux d'habitation, les lieux d'emplois, les commerces et les autres points de service. Dans un esprit de développement durable, cela contribue notamment à rendre ceux-ci plus dynamiques et à réduire les pressions sur les réseaux de transport.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
Hiver et printemps 2006	Diagnostic du secteur
Principales étapes prévues	
Printemps 2006	Concertation avec le milieu afin de valider le diagnostic
Été 2006	Concept de mise en valeur et Plan d'action
Automne 2006	Concertation avec le milieu afin de valider le concept de mise en valeur et le Plan d'action Approbation par le conseil des arrondissements impliqués et par le conseil municipal
Hiver 2007	Début de la mise en œuvre

2.6 Havre de Montréal

Le Havre de Montréal s'étend des ponts Champlain à Jacques-Cartier et comprend notamment le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, les abords du bassin Peel, le secteur adjacent à l'autoroute Bonaventure, le Cité du Havre ainsi que les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Ce secteur possède des avantages indéniables tels que le prestige associé au Vieux-Montréal ou les vues exceptionnelles sur le fleuve Saint-Laurent. Toutefois, l'emplacement de l'autoroute Bonaventure empêche tout accès au fleuve et la faible desserte en transport collectif de certains sous-secteurs représente une contrainte majeure au développement harmonieux de ses fonctions.

La Ville souhaite faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire. À cet égard, elle favorise notamment la mise en place d'un corridor de transport collectif, tel un tramway moderne, reliant le Quartier des spectacles (voir section 2.13), le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
Automne 2005	Rappel, par la Société du Havre, des orientations d'aménagement et de développement et présentation des principaux éléments de la stratégie de financement proposée Réalisation, par la Société du Havre, d'études spécifiques visant à finaliser les recommandations
Principales étapes prévues	
2006-2007	Dépôt des recommandations de la Société du Havre auprès des instances gouvernementales et de la Ville



2.7 L'Acadie-Chabanel

Le secteur L'Acadie-Chabanel révèle un portrait très hétérogène et comprend notamment des entreprises reliées à la mode et au domaine alimentaire, des commerces de détail de moyenne et de grande surface ainsi que des immeubles résidentiels. Avec la présence de terrains vacants et des locaux inoccupés ou sous-utilisés, le secteur offre un important potentiel de développement. Par contre, l'accessibilité et la circulation à l'intérieur du secteur sont difficiles. Des aménagements du domaine public sont aussi nécessaires afin de rendre les lieux plus agréables pour les déplacements à pied et à vélo.

Pour la Ville de Montréal, le transport collectif doit constituer une pièce maîtresse du réaménagement du secteur L'Acadie-Chabanel. À cet égard, la Ville collabore avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'aménagement de la gare Chabanel sur la ligne Blainville et la mise en place du train de l'Est (voir section 3.2.1) afin de mieux desservir le secteur.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
2005	Diagnostic du secteur
Hiver et printemps 2006	Concept d'aménagement des abords de la gare Concept d'aménagement de la rue Chabanel Élaboration du programme particulier d'urbanisme (PPU)
Principales étapes prévues	
Printemps 2006	Consultation publique sur le PPU par le conseil d'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
Été 2006	Approbation du PPU par le conseil d'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et le conseil municipal
Automne 2006	Mise en service de la gare Chabanel et début de la mise en œuvre du PPU



2.8 L'Anse-à-l'Orme

Le secteur de L'Anse-à-l'Orme se caractérise par de riches paysages ruraux liés à la présence de la zone agricole et par d'importants espaces naturels de très grande valeur écologique lesquels constituent l'écoterritoire du corridor de la rivière à l'Orme. Ce territoire comprend aussi d'importantes superficies de terrains vacants propices au développement urbain. Ces terrains ne sont toutefois pas desservis par des infrastructures routières et souterraines (aqueduc et égout) ce qui constitue une contrainte majeure à leur mise en valeur.

Plaçant le développement durable au cœur de ses préoccupations, la Ville privilégie un équilibre harmonieux entre les projets de développement urbain et la protection des milieux naturels du secteur de L'Anse-à-l'Orme. La Ville y soutient aussi une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
2005	Diagnostic du secteur
Automne 2005	Concepts préliminaires de mise en valeur du secteur Ouest de Pierrefonds par l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro
Principales étapes prévues	
2006-2007	<p>Concept d'aménagement pour l'ensemble du secteur (en fonction des choix faits quant aux liens de transport nord-sud)</p> <p>Concertation avec le milieu</p> <p>Approbation par le conseil d'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro et par le conseil municipal</p> <p>Mise en œuvre</p>



2.9 Lachine Est

Après une longue période d'intenses activités industrielles, le secteur de Lachine Est vit un déclin important. Certaines entreprises ont fermé leurs portes ou réduit leurs activités de façon considérable. Par conséquent, le secteur présente aujourd'hui un potentiel appréciable de renouvellement urbain. Dans l'ensemble du secteur, de nombreux bâtiments industriels ne sont utilisés que partiellement et offrent des espaces à louer. Il importe aussi de mentionner que ce secteur est convoité pour la construction de logements.

La principale préoccupation de la Ville de Montréal quant à la requalification du secteur de Lachine Est demeure l'application rigoureuse des principes du développement durable. Cet aspect s'avère d'ailleurs fondamental en ce qui concerne la réhabilitation des sols du secteur. De fait, cette réhabilitation pourrait représenter l'un des défis les plus importants dans l'évolution de cette portion de territoire. Il faut aussi noter que la Ville soutient aussi l'intégration de nouvelles dessertes en transport collectif, notamment dans l'axe de la rue Victoria.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
Hiver et printemps 2006	Diagnostic du secteur
Principales étapes prévues	
Printemps 2006	Concept de mise en valeur du secteur (conception et évaluation) Plan d'action
Été et automne 2006	Consultation publique sur le Plan d'action Approbation par le conseil d'arrondissement de Lachine et par le conseil municipal
Automne 2006	Mise en œuvre

2.10 Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin

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

Dans le cadre de cette planification détaillée, la Ville réitère sa volonté de soutenir l'utilisation du transport collectif. À ce sujet, le *Plan d'urbanisme* préconise l'intensification et la diversification des activités aux abords de la gare Bois-Franc.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
Printemps 2005	Diagnostic du secteur
Été et automne 2005	Concept d'aménagement préliminaire
Principales étapes prévues	
2006	Validation du concept d'aménagement Consultation publique sur le concept d'aménagement Approbation par le conseil des arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Saint-Laurent et par le conseil municipal Mise en oeuvre



2.11 Mont Royal

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

En ce sens, la Ville préconise la réalisation d'une planification intégrée de ce territoire emblématique. Plaçant le développement durable au cœur de ses orientations, la Ville entend notamment préserver les milieux naturels qui caractérisent aussi la montagne. À cet égard, le *Plan d'urbanisme* reconnaît notamment l'écoterritoire du mont Royal (voir section 1.2 portant sur la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*) ainsi que l'objectifs de conservation et d'aménagement qui lui sont associés.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
2005	Diagnostic du secteur Concertation avec le milieu
Principales étapes prévues	
2006-2007	Poursuite de la concertation avec le milieu Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal Consultation publique sur le Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal Approbation par le conseil des arrondissements impliqués et par le conseil municipal Mise en oeuvre



2.12 Quartier de la santé (anciennement appelé Autoroute Ville-Marie)

Situé à la jonction du Centre des affaires, du nouveau Quartier international et de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, le Quartier de la santé occupe un emplacement stratégique à l'intérieur de la ville. Toutefois, il présente actuellement un visage plutôt déstructuré ainsi qu'un environnement peu convivial, causés notamment par la présence de l'autoroute Ville-Marie en tranchée.

L'implantation prochaine du nouveau Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) sur le site de l'hôpital Saint-Luc permet cependant d'envisager le développement, à ses abords, d'un pôle d'activités complémentaires. Ainsi, il devient de plus en plus opportun de planifier la mise en valeur de certains emplacements bordant l'autoroute Ville-Marie, de revoir les entrées et sorties de cette autoroute et même d'envisager le recouvrement et le développement d'une nouvelle section de l'autoroute.

La Ville de Montréal entend profiter de l'implantation du nouveau CHUM pour assurer un aménagement durable du Quartier. De cette façon, la Ville préconise notamment d'accroître la place du piéton et du cycliste et d'améliorer l'image générale du secteur.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
Automne 2005 et début 2006	Diagnostic du secteur Concept d'aménagement et programme particulier d'urbanisme (PPU)
Principales étapes prévues	
Automne 2006	Consultation publique sur le PPU par l'arrondissement de Ville-Marie Approbation du PPU par le conseil d'arrondissement de Ville-Marie et par le conseil municipal Mise en œuvre



2.13 Quartier des spectacles

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

La qualité de l'environnement du Quartier des spectacles est dépréciée par la présence de nombreux terrains vacants et de stationnements. En plus d'améliorer la qualité de cet environnement, le développement immobilier de ces terrains permettrait notamment de densifier un secteur bien desservi par les infrastructures de transport collectif.

Étant donné les nombreux enjeux caractérisant les abords de la Place des Arts, cette planification détaillée débute par la planification de ce sous-secteur.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
2005	Diagnostic du sous-secteur des abords de la Place des Arts
Principales étapes prévues	
2006	Concept d'aménagement des abords de la Place des Arts et Plan d'action Consultation publique sur le concept d'aménagement et le Plan d'action Approbation du concept d'aménagement et du Plan d'action par le conseil d'arrondissement de Ville-Marie et par le conseil municipal Mise en oeuvre



2.14 Site Glen

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

Dans sa volonté d'accroître l'utilisation du transport collectif, la Ville élabore une série de mesures pour favoriser l'intensification des activités aux abords des infrastructures existantes (voir section 3.2.1). En ce sens, le développement du site Glen, lequel est localisé à proximité d'une gare intermodale, s'avère stratégique pour l'avenir de Montréal.

Principales étapes franchies ou entreprises (2005-2006)	
Hiver 2006	Diagnostic et concept d'aménagement du domaine public aux abords du CUSM
Principales étapes prévues	
Printemps 2006	Diagnostic quant aux retombées immobilières associées au CUSM
Été et automne 2006	Concertation avec le milieu quant aux retombées immobilières et aux gestes à poser en conséquence Approbation du Plan d'action par le conseil d'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et par le conseil municipal Mise en oeuvre



3 Les programmes et les immobilisations

Le *Plan d'urbanisme* énonce les sept orientations d'aménagement et de développement du territoire montréalais lesquelles se déclinent en 19 objectifs. Une série de programmes et d'immobilisations financés par la Ville et ses partenaires contribuent à la poursuite de ces objectifs. Pour l'année 2005-2006, les principales actions s'articulent autour des thèmes suivants :

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

3.1 L'habitation

Les actions de la Ville et de ses partenaires en matière d'habitation surviennent dans un contexte particulièrement favorable à la construction domiciliaire. Par conséquent, la Ville a principalement ciblé ses interventions vers la production de logements abordables et la revitalisation de quartiers. En ce sens, elle entreprend une série de mesures qui s'inscrivent dans la voie des orientations du *Plan d'urbanisme* lequel reconnaît les milieux de vie comme l'un des attributs fondamentaux de Montréal.

Action	État d'avancement
Le Programme de renouveau urbain (première version)	Sera complété en 2006
Le Programme de renouveau urbain (seconde version)	En cours d'élaboration
Le soutien à la production de logements	Continuel

3.1.1 Le Programme de renouveau urbain

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

La première version du Programme, qui devait se terminer à la fin de l'année 2005, se poursuit jusqu'en décembre 2006. Ce report de la date d'échéance permet, d'une part, de parfaire quelques-uns des 90 projets mis en œuvre à l'aide du PRU et, d'autre part, l'élaboration de trois nouvelles démarches de revitalisation urbaine. Ces trois démarches s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre de la *Stratégie de revitalisation urbaine intégrée* (voir section 1.1).

Par ailleurs, la Ville soutient la création d'une seconde version du Programme (PRU 2). À cet effet, elle collabore avec le gouvernement du Québec afin d'assurer son financement. Doté d'un budget total de 120 millions de dollars pour les années 2006 à 2009, le PRU 2 serait, comme son prédécesseur, financé à parts égales par la Ville et le MAMR.

3.1.2 Le soutien à la production de logements

Pour améliorer l'offre résidentielle, la Ville agit en appui et en complémentarité au marché en souscrivant aux principes du développement durable. Dans cet esprit, elle poursuit son aide financière pour soutenir la production de nouveaux logements comme le fut l'opération Solidarité 5 000 logements.

Créée par la Ville avec l'aide des gouvernements du Québec et du Canada, cette opération avait pour objectif de construire 5 000 logements sociaux et communautaires pour les ménages à revenu faible ou modeste. À la fin de l'année 2005, un peu plus de 3 000 de ces logements étaient déjà occupés et deux autres milliers étaient en construction.

La Ville de Montréal, en partenariat avec les autres paliers gouvernementaux, offre aux propriétaires, aux constructeurs ainsi qu'aux groupes sociaux et communautaires, des programmes pour favoriser la création de logements. Les données qui suivent présentent les logements créés en 2005 avec l'aide de ces programmes :

Programme de soutien à la construction ¹	Nombre de logements créés en 2005
Opération Solidarité 5 000 logements :	
■ AccèsLogis Québec	780
■ Logement Abordable Québec – volet social et communautaire	491
Logement Abordable Québec – volet privé	410
Rénovation Québec :	
■ Offre : Soutien à la création de logements ²	881
■ Demande : Accession à la propriété ²	722

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

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

3.2 Les réseaux de transport

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

3.2.1 Le transport collectif

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

Action	État d'avancement
L'identification des terrains vacants et des sites sous-utilisés à la périphérie des stations de métro et des gares	Réalisée
L'adaptation de programmes existants de manière à bonifier les subventions pour le développement aux abords d'infrastructures de transport collectif	En cours de réalisation
Le prolongement du métro à Laval	En cours de réalisation
L'augmentation du niveau de service sur la ligne 5 du métro	Réalisée
La construction de la gare Chabanel	En cours de réalisation
L'implantation du train de l'Est (nouvelle ligne de train de banlieue)	En cours de réalisation
L'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10	À l'étude
La mise en place de mesures préférentielles aux autobus le long des boulevards Rosemont, Saint-Michel et Louis-H.-La Fontaine ainsi que des rues Beaubien Est et Notre-Dame Est	En cours de réalisation
L'augmentation du niveau de service d'autobus dans les secteurs Bois-Franc et Pointe-aux-Trembles	Réalisée
L'aménagement d'un nouveau terminus d'autobus dans le secteur Pointe-aux-Trembles	À l'étude
La remise en service de la voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX	À l'étude
L'implantation d'un tramway moderne dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque	À l'étude
La mise en place d'une navette ferroviaire entre le Centre et l'Aréoport	À l'étude
L'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10	À l'étude

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

Afin de soutenir l'utilisation du transport collectif, le *Plan d'urbanisme* annonce l'élaboration et la mise en œuvre de mesures favorisant l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif.

Au cours de l'année 2005, la Ville a procédé à une évaluation du potentiel de développement immobilier des terrains de propriété publique situés en surface des stations de métro afin d'identifier les sites qui pourraient avantageusement être construits. La Ville, en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), étudie aussi les modalités de mise en valeur des droits aériens de certaines stations de métro.

Par ailleurs, un portrait précis des terrains vacants et des sites sous-utilisés à la périphérie des stations de métro et des gares a permis de cibler et de caractériser les secteurs présentant un important potentiel de mise en valeur. En 2006, des programmes de soutien à la création de logements ou à l'investissement immobilier des entreprises pourraient être adaptés de manière à offrir des subventions bonifiées dans ces secteurs désignés à la densification de l'emploi ou de l'habitation aux abords de certaines stations de métro.

Les mesures structurantes sur le réseau de métro

Parmi les actions entreprises, il faut d'abord noter les travaux du prolongement du métro à Laval qui se poursuivent. La mise en service est prévue pour l'été 2007.

D'autre part, la Société de transport de Montréal (STM) a aussi annoncé l'exploitation de la ligne 5 du métro avec six voitures en tout temps (à l'exception de la période estivale) et non seulement lors des périodes de pointe. La STM répond ainsi à la croissance de l'achalandage observée sur cette ligne, soit plus de 7 % depuis 2001.

Les interventions sur le réseau de trains de banlieue

La Ville et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) prépare l'aménagement d'une nouvelle gare de train de banlieue, la gare Chabanel, le long de la ligne de train de banlieue Blainville. Cette gare recevra ses premiers voyageurs dès l'automne 2006.

La Ville de Montréal collabore également avec l'AMT à la planification d'une nouvelle ligne de train de banlieue, le train de l'Est. Annoncé en mars 2006 par le gouvernement du Québec, le train de l'Est reliera les villes de Terrebonne, de Mascouche et de Repentigny au Centre de Montréal. Il permettra de desservir les arrondissements de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, d'Anjou, de Montréal-Nord, de Saint-Léonard, de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et d'Achats-Cartierville.

À cet égard, la Société de transport de Montréal (STM) collabore avec l'AMT pour la réalisation d'études portant sur l'achalandage éventuel de cette ligne et sur le service de rabattement aux gares par autobus. D'autres études traitant des infrastructures ferroviaires, des concepts d'aménagement des gares et des impacts économiques sont aussi en cours. L'AMT évalue les coûts de ce projet à 300 millions de dollars.

Le développement du réseau d'autobus

De manière à favoriser une desserte plus rapide des secteurs résidentiels et d'emplois, la Société de transport de Montréal (STM), dans le cadre du «Réseau prioritaire montréalais» (RPM), travaille à l'implantation de mesures préférentielles aux autobus sur les axes suivants :

- l'axe du boulevard Rosemont, entre la rue Saint-Denis et le boulevard Pie-IX;
- le boulevard Saint-Michel, entre le boulevard Henri-Bourassa Est et la rue Hochelaga;
- le boulevard Louis-H.-La Fontaine, entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Sherbrooke Est;
- la rue Beaubien Est, entre la rue Saint-Denis et l'autoroute 25;
- la rue Notre-Dame Est, entre les rues Berri et Raoul-Jobin.

La STM a aussi mis en place de nouvelles dessertes, particulièrement dans les secteurs Bois-Franc (arrondissement de Saint-Laurent) et Pointe-aux-Trembles.

Parallèlement, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) collabore avec la STM afin d'aménager un nouveau terminus d'autobus à proximité de l'intersection de la rue Sherbrooke Est et du tracé prévu du train de l'Est. Cet emplacement devrait aussi accueillir une gare sur cette même ligne.

L'AMT poursuit aussi ses études afin d'évaluer l'opportunité de remettre en service la voie réservée à la circulation des autobus le long du boulevard Pie-IX. Pour cet axe majeur parmi les plus achalandés, l'Agence étudie également, avec la Ville, divers scénarios afin d'améliorer de façon durable le transport collectif.

Les liens rapides vers le Centre de Montréal

Le Plan d'urbanisme propose trois interventions majeures pour améliorer l'offre de transport collectif vers le Centre de Montréal. La première intervention consiste à implanter une navette ferroviaire reliant le Centre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Cette intervention est d'ailleurs étudiée par Aéroport de Montréal (ADM) et le gouvernement du Canada.

La seconde intervention se traduit par l'implantation, dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque, d'un lien rapide de transport collectif. Cette intervention permettrait notamment de mieux desservir des milieux résidentiels et d'emplois d'une densité considérable et d'assurer la revitalisation de l'avenue Du Parc. À cet effet, la Ville de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) étudient présentement l'opportunité de mettre en place un tramway moderne.

Enfin, le Plan d'urbanisme reconnaît la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, notamment en raison du potentiel de mise en valeur du secteur du Havre. À cet égard, l'AMT étudie un projet d'implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10.

3.2.2 Le réseau routier

Le *Plan d'urbanisme* identifie le réseau routier comme une composante majeure assurant les déplacements des personnes et des marchandises. Le bilan 2005-2006 résume les principales interventions de la Ville et de ses partenaires sur le réseau routier pan-montréalais.

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

L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine

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

Depuis septembre 2004, le ministère des Transports du Québec (MTQ) réalise une étude d'opportunité pour cette optimisation. Le tronçon à l'étude couvre 20 km, soit entre l'échangeur de l'autoroute 25 et celui de l'autoroute 13. L'analyse des besoins a permis le dépôt de résultats dont la Ville prendra connaissance au cours des prochains mois.

La modernisation de la rue Notre-Dame Est¹

Le *Plan d'urbanisme* préconise d'aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souigny. À cet égard, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont annoncé, en juillet 2005, une entente dans le dossier de la modernisation de la rue Notre-Dame Est et présenté les grandes lignes du concept faisant l'objet de cette entente. Conjointement élaboré et adapté aux besoins et à son milieu, ce concept répond aux objectifs du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Ville.

Parallèlement, la phase II des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame Est, entre les rues Frontenac et Sainte-Catherine Est, a débuté en septembre 2005. Ces travaux majeurs, réalisés au coût de 6 millions de dollars, doivent se terminer en 2006. Ce projet permet notamment de corriger la géométrie de six carrefours de la rue Notre-Dame Est, de construire des mails centraux, de modifier des feux de circulation, d'apporter des correctifs à la piste cyclable adjacente et de refaire le pavage de la chaussée. Ces travaux de sécurisation tiennent compte du projet de modernisation.

Le réaménagement de l'échangeur Dorval

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

Le projet de réaménagement, mené par le ministère des Transports du Québec (MTQ), Aéroports de Montréal (ADM) et la Ville de Montréal, a fait l'objet, à l'automne 2005, de consultations publiques réalisées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Selon le calendrier proposé par le MTQ, les travaux devraient débuter au cours de l'année 2007. Il faut aussi noter que ce projet de réaménagement tient compte de l'implantation potentielle d'une navette ferroviaire entre le Centre de Montréal et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (voir section 3.2.1).

L'échangeur Turcot

Entreprise en janvier 2005, une étude d'opportunité est aussi en cours de réalisation par le ministère des Transports du Québec (MTQ) quant à la réfection de l'échangeur Turcot et de ses abords. La dernière année a permis l'élaboration de quatre scénarios tenant compte des problématiques découlant de la structure, de la sécurité et de la circulation. À la suite du dépôt officiel auprès des autorités du MTQ au printemps 2006, les résultats de cette étude seront présentés aux différents partenaires impliqués.

Le démantèlement de l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc²

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

1. Plus de détails sur le projet : ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/contenus_partages_fr/vie_montreal/rep_planifier_ville/planifier_ville

2. Plus de détails sur l'avancement du projet : ville.montreal.qc.ca/duparcdespins

Après avoir complété une série de travaux préparatoires, le grand chantier, soit la phase de démolition et de construction, a démarré en juillet 2005. Cette phase devrait se terminer en septembre 2006. C'est aussi en 2006 que débutera la dernière phase du projet, soit celle de l'aménagement paysager du mail central et des places publiques. Cette dernière phase devrait se terminer au printemps 2007.

La Ville de Montréal investit plus de 27 millions de dollars dans ce réaménagement financé, en partie, par le Programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec.

L'aménagement d'un carrefour giratoire à l'angle des rues Sherbrooke Est et Notre-Dame Est

Afin de mettre en valeur cette importante entrée de ville de l'est de Montréal et d'améliorer la fluidité de la circulation, la Ville aménage actuellement un carrefour giratoire à l'angle des rues Sherbrooke Est et Notre-Dame Est. Ce projet comprend le démantèlement d'un viaduc et son remplacement par un carrefour giratoire de grande capacité.

Les travaux entourant cet aménagement ont débuté en juillet 2005 et se poursuivront jusqu'à la mise en service du carrefour prévue pour juillet 2006. La Ville de Montréal investit 8,4 millions de dollars dans ce projet.



3.2.3 Les voies cyclables

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

Action	État d'avancement
L'aménagement de voies cyclables dans le secteur Milton-Parc	Réalisé
L'ajout de 325 places de stationnement pour vélo au Centre de Montréal	Réalisé
Le réaménagement de la voie cyclable de la rue Notre-Dame Est permettant un meilleur accès au pont Le Gardeur	Réalisé
Le réaménagement de la voie cyclable sur la passerelle du pont ferroviaire de l'île Perry	Prévu en 2006
La poursuite des aménagements du secteur Milton-Parc en relation avec la nouvelle intersection des avenues Du Parc et Des Pins	Prévu en 2006
L'aménagement de la voie cyclable Wellington entre la piste Henri-Duhamel et la piste du canal de Lachine	Prévu en 2006
L'aménagement d'une voie cyclable sur la rue McGill entre la rue De La Commune Ouest et la rue Viger	Prévu en 2006
L'aménagement d'une voie cyclable dans l'axe Viger/Saint-Antoine Ouest entre les rues Berri et McGill	Prévu en 2006
L'aménagement de 500 places de stationnement pour vélo	Prévu en 2006

À cet égard, l'année 2005 a permis la conception de nombreuses voies cyclables au Centre de Montréal, soit le secteur le mieux desservi en infrastructures de transport collectif. Réalisées dans le cadre de la mise en œuvre du «Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal» lancé en avril 2005, ces voies se retrouvent notamment au sein du secteur Milton-Parc. La mise en œuvre de ce Plan a aussi permis l'ajout de 325 places de stationnement pour vélo.

Par ailleurs, la Ville a aussi procédé au réaménagement des voies cyclables de la rue Notre-Dame Est (accès au pont Le Gardeur dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles) et de la passerelle du pont ferroviaire de l'île Perry (arrondissement d'Achats-Cartierville).

Tel que proposé dans le *Plan d'urbanisme*, la Ville a également annoncé, en mars 2005, le prolongement de la période d'opération des voies cyclables. Dès cette année, la période d'ouverture des voies cyclables s'étend du 1^{er} avril au 15 novembre.

Pour terminer, la Ville prévoit, pour l'année 2006, l'aménagement ou le réaménagement de plusieurs voies cyclables, particulièrement au Centre. La localisation de ces voies est précisée dans le tableau ci-dessus.

3.3 Le développement économique

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

En convergence avec le *Plan d'urbanisme*, la *Stratégie de développement économique* (voir section 1.5) prévoit la mise en place de programmes de soutien aux entreprises afin de valoriser l'immobilier commercial et industriel. Ces programmes visent à améliorer la qualité des milieux de vie afin de continuer à faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et travailler.

Action	État d'avancement
Le Programme ICI-Montréal, volet commercial	En cours de réalisation
Le Programme ICI-Montréal, volet industriel	En cours de réalisation

3.3.1 ICI-Montréal, volet commercial

Afin de consolider et d'enrichir la vie de quartier, le volet commercial du Programme ICI-Montréal offre un soutien professionnel et financier aux commerçants qui s'unissent en regroupement afin de favoriser la mise en valeur de leur artère commerciale. Ce Programme, dont l'adoption est prévue pour le printemps 2006, comprend cinq champs d'intervention :

- l'accompagnement des regroupements de commerçants;
- la réalisation d'analyses relatives au commerce de détail;
- la préparation de diagnostics et de plans directeurs;
- l'offre de subventions pour des honoraires de professionnels du design pour l'aménagement de bâtiments commerciaux;
- l'offre de subventions pour la rénovation de bâtiments commerciaux.

Ce Programme permet d'atteindre les objectifs suivants :

- inciter les commerçants à s'unir et à collaborer ensemble pour réaliser des projets collectifs;
- fournir aux gens d'affaires, aux regroupements de commerçants, aux sociétés de développement commercial (SDC), aux centres locaux de développement (CLD), aux arrondissements et aux villes reconstituées de l'information stratégique visant à maximiser les retombées des actions collectives;
- accroître la connaissance des gens d'affaires à l'égard de leur secteur et établir des stratégies d'intervention;
- améliorer la compétitivité de Montréal par des améliorations physiques de qualité, notamment par l'utilisation du design;
- favoriser la mise en valeur du patrimoine bâti;
- orienter l'action municipale de façon à améliorer la qualité des milieux de vie et favoriser la croissance économique.

3.3.2 ICI-Montréal, volet industriel

Le Programme ICI-Montréal, volet industriel, dont l'adoption est prévue pour le printemps 2006, propose un incitatif financier sous la forme de remboursement de taxes foncières. Il favorise la croissance du secteur industriel, principalement de l'activité manufacturière et de certaines activités de services qui contribuent à la réutilisation d'anciens bâtiments industriels.

Le Programme prévoit le remboursement pendant cinq ans d'une portion de la taxe foncière reliée à l'augmentation de la valeur foncière découlant de la construction, de la reconversion ou de l'agrandissement d'un bâtiment industriel sur l'ensemble du territoire à vocation économique de l'agglomération de Montréal.

Ce remboursement pourrait être bonifié lorsque les investissements immobiliers sont réalisés au sein de secteurs désignés. Ces derniers correspondent à des zones industrielles à revitaliser ou à des secteurs d'emplois à consolider aux abords de stations de métro et de gares tel que le secteur l'Acadie-Chabanel.

Ce Programme permet d'atteindre les objectifs suivants :

- accélérer l'investissement immobilier et les activités économiques conséquentes;
- élargir l'assiette fiscale montréalaise;
- maintenir une structure économique diversifiée par le soutien au secteur manufacturier;
- améliorer le pouvoir d'attraction du territoire montréalais pour l'accueil de nouvelles entreprises;
- valoriser le cadre bâti industriel et commercial;
- reconvertir des bâtiments anciens ou patrimoniaux.

3.4 Le domaine public

La qualité du paysage urbain constitue une autre priorité pour le *Plan d'urbanisme*. Cette qualité se traduit notamment par des aménagements du domaine public. À cet égard, le bilan 2005-2006 fournit des détails sur le réaménagement de la rue McGill et la mise en valeur du caractère insulaire de Montréal.

Action	État d'avancement
Le réaménagement de la rue McGill	En cours de réalisation
La mise en valeur du caractère insulaire de Montréal	En cours de réalisation

3.4.1 L'aménagement de la rue McGill

Après l'immense succès remporté par le projet du Quartier international de Montréal (QIM), l'organisme à but non lucratif du même nom a débuté, au printemps 2005, son projet de réaménagement de la rue McGill. Ces travaux, qui seront complétés au printemps 2007, représentent un investissement total de 23,5 millions de dollars lequel est financé par la Ville (18,7 millions de dollars), le ministère de la Culture et des Communications (MCC) (2,5 millions de dollars) et les propriétaires riverains (2,25 millions de dollars).

En plus de réhabiliter les infrastructures souterraines, les travaux permettront la mise en valeur et l'interprétation de vestiges archéologiques. Les aménagements distinctifs qui seront réalisés conféreront à la rue McGill un caractère des plus agréables avec de larges trottoirs, des plantations d'arbres et un mobilier urbain de grande qualité.

En complément, la Ville procédera à l'aménagement du square des Frères Charron et de la place d'Youville Ouest de même que de l'ensemble des trottoirs et des rues qui les bordent. Ces travaux, dont le coût est estimé à 7,3 millions de dollars, démarreront durant l'été 2006 et se termineront en 2007. Ces travaux bénéficient également d'une aide financière de 2,5 millions de dollars du MCC.

L'ensemble de ces travaux permettra de rehausser la qualité des aménagements publics de ces lieux très fréquentés par les Montréalais et les touristes.

3.4.2 Le caractère insulaire de Montréal

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

Au cours de la dernière année, ce développement s'est notamment concrétisé par la réalisation de quatorze projets d'aménagement financés par le « Fonds bleu » auquel contribue la Ville de Montréal, le MAMR, la CMM ainsi qu'un partenaire privé. Ces projets contribuent à la protection et à la mise en valeur des rives de neuf arrondissements.

De plus, en 2005, le Réseau bleu a rendu possible l'élaboration d'une série d'études et d'inventaires lesquels constituent une base de données essentielle à l'élaboration du plan stratégique 2006-2010 du Réseau. Ce plan stratégique permettra la création de nouveaux projets pour préserver et enrichir les rives du territoire montréalais.

3.5 L'environnement

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

En 2005-2006, les principales actions posées par la Ville en matière d'environnement concernent la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la gestion de l'eau, l'aménagement de toitures vertes de même que les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel.

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

3.5.1 La réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le *Plan d'urbanisme* réitère la volonté de la Ville à réduire l'utilisation de l'automobile sur son territoire et à faire respecter par les entreprises industrielles les critères les plus élevés en assainissement de l'air.

En ce sens, la Ville de Montréal s'est fixée comme objectif de réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012. Plus concrètement, elle a notamment pris l'engagement de diminuer, au cours des prochaines années, sa consommation énergétique. Elle a aussi proposé de renforcer l'application du règlement d'arrondissement portant sur la marche au ralenti inutile des véhicules sur le territoire montréalais.

Par ailleurs, la Ville de Montréal étudie aussi la possibilité d'intégrer des carburants alternatifs qui pourraient être utilisés dès 2007, soit lors des renouvellements des contrats d'approvisionnement. Enfin, la Ville a amorcé, en 2005, le remplacement des véhicules qu'elle utilise par des véhicules à faible consommation d'essence.

3.5.2 La gestion de l'eau

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

3.5.3 L'aménagement de toitures vertes

Dans une perspective de développement durable, la Ville de Montréal encourage aussi une architecture écologique. À cet égard, le *Plan d'urbanisme* préconise d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures incitatives visant l'application de techniques novatrices en matières d'architecture écologique tel que l'aménagement de toits verts.

Ainsi, la Ville a, au cours de l'année 2005, développé deux axes d'actions :

- le développement des connaissances sur les toits verts;
- la création d'une instance d'expertise.

Dans le cadre du premier axe, la Ville de Montréal offre un soutien financier ainsi qu'un apport d'expertise à des partenaires publics, privés et communautaires. Cette collaboration a permis plusieurs réalisations, notamment :

- l'organisation d'un symposium en collaboration avec l'organisme Green Roofs for Health City;
- la publication du document intitulé «Toitures vertes à la montréalaise» par le Centre d'écologie urbaine;
- le lancement d'un projet de toits verts dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal en collaboration avec le Centre d'écologie urbaine.

En second lieu, la Ville a aussi mis en place un comité en vue d'établir un positionnement municipal à l'égard de l'aménagement de toitures végétales. Ce groupe, formé par des professionnels des différents services municipaux et de représentants d'arrondissement, constitue une plateforme d'échanges et permet d'identifier les préoccupations de la Ville pour les projets actuels et futurs.

3.5.4 Les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel

De manière à poursuivre l'amélioration de la qualité de vie des montréalais et de minimiser les nuisances générées par certaines activités urbaines, la Ville de Montréal a, en 2005, investi 1,5 million de dollars dans l'aménagement du parc du Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM). Partiellement recouvert, le site est destiné à devenir un vaste parc métropolitain.

La Ville poursuit actuellement les travaux de réhabilitation environnementale sur ce site destiné à offrir des espaces de loisirs et de détente ainsi qu'à constituer un espace vert adapté à ce site unique. En 2003 et 2004, dans une entente tripartite avec le gouvernement provincial et la TOHU, plus de 5 millions de dollars ont été investis par la Ville pour la mise en valeur du site. Les travaux découlant de cet investissement ont été complétés à l'été 2005.

L'aménagement d'un sentier polyvalent ceinturant l'ancien site d'enfouissement sera, pour sa part, complété à l'automne 2006. Lorsqu'il sera terminé, ce sentier permettra aux visiteurs de faire une boucle totalisant près de 5 kilomètres.



4 Le cadre réglementaire

La réglementation d'urbanisme des arrondissements constitue un important instrument de mise en œuvre du *Plan d'urbanisme*. L'adoption ou la révision du Plan requiert la modification conséquente des règlements d'urbanisme.

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

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

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

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), l'adoption des règlements de concordance était requise avant la fin de l'année 2005, soit 12 mois après l'adoption du *Plan d'urbanisme*. La Ville de Montréal a formulé une demande auprès du ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) afin de permettre le report de cette échéance à la fin de l'année 2006.

Partie II Les indicateurs de suivi

Le *Plan d'urbanisme* est le document de référence en matière d'aménagement et de développement du territoire montréalais. Les enjeux sur lesquels s'appuient les orientations et les actions qu'il soutient sont en constante évolution. Considérant cet aspect, il importe de garder un œil sur les tendances socio-économiques qui caractérisent le développement du territoire.

D'autre part, le *Plan d'urbanisme* propose des moyens de mise en œuvre pour assurer la poursuite des 19 objectifs identifiés. Pour mesurer les progrès accomplis, le Plan prévoit donc un suivi par le biais d'une série d'indicateurs. La publication du bilan 2005-2006 marque donc un moment important dans le suivi de la mise en œuvre du *Plan d'urbanisme* puisqu'il propose, pour la première fois, cette série d'indicateurs. Au cours des années à venir, la Ville entend compléter cette première mouture en ajoutant de nouveaux indicateurs ou en ajustant certains d'entre eux.

Pour effectuer la sélection des indicateurs à présenter, il est d'abord nécessaire d'identifier les grands thèmes dont il est possible de faire le suivi. De fait, plusieurs objectifs et orientations du *Plan d'urbanisme* ne permettent pas leur suivi à l'aide d'indicateurs. Pour la très grande majorité de ceux-là, leur mise en œuvre implique des actions qui relèvent des différentes politiques et stratégies de la Ville, de la planification détaillée de secteurs stratégiques, de la mise en place de programmes et immobilisations ou de la révision du cadre réglementaire. En somme, le suivi de ces objectifs et orientations s'exprime à travers les actions présentées dans la partie I du bilan 2005-2006.

La disponibilité de données constitue un autre frein au développement d'indicateurs de suivi. En effet, on constate l'absence de certaines données sur des aspects importants du *Plan d'urbanisme*. Par exemple, le Plan soutient la préservation et la mise en valeur de la trame verte de Montréal (voir objectif 11 du *Plan d'urbanisme*). Or, il n'existe pas, à ce jour, de données complètes sur le nombre d'arbres plantés sur le territoire montréalais. À cet égard, la mise en œuvre de la Politique de l'arbre (voir section 1.7 de la partie I) devrait permettre d'effectuer un meilleur suivi grâce à la mise en place prévue d'inventaires arboricoles par les arrondissements. En d'autres termes, des efforts soutenus devront être déployés afin d'assurer un suivi complet et efficace des objectifs et orientations du *Plan d'urbanisme*.

Pour établir les indicateurs 2005-2006, les critères suivants ont été utilisés :

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

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

- 1 Les nouveaux logements;
- 2 Les nouveaux logements abordables;
- 3 Les emplois;
- 4 Les déplacements en transport collectif;
- 5 L'offre de transport collectif;
- 6 Les automobiles et les camions légers;
- 7 Le transport des marchandises.

Pour chacun de ces indicateurs, le bilan 2005-2006 présente :

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

Comme tout indicateur, ceux présentés dans le bilan 2005-2006 représentent une simplification de la réalité. Ainsi, ils ne peuvent être interprétés comme une évaluation complète du développement du territoire montréalais. Ces indicateurs montrent plutôt l'évolution de certaines tendances issues de problématiques ciblées par le *Plan d'urbanisme*.

Indicateur 1 Les nouveaux logements

Description de l'indicateur

Ce premier indicateur traite des logements construits ou aménagés au sein de bâtiments autrefois voués à d'autres fonctions (recyclés). Il correspond au nombre global de nouveaux logements de l'agglomération de Montréal et est décomposé en fonction des divers types de logements créés.

Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

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

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

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

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

Les données

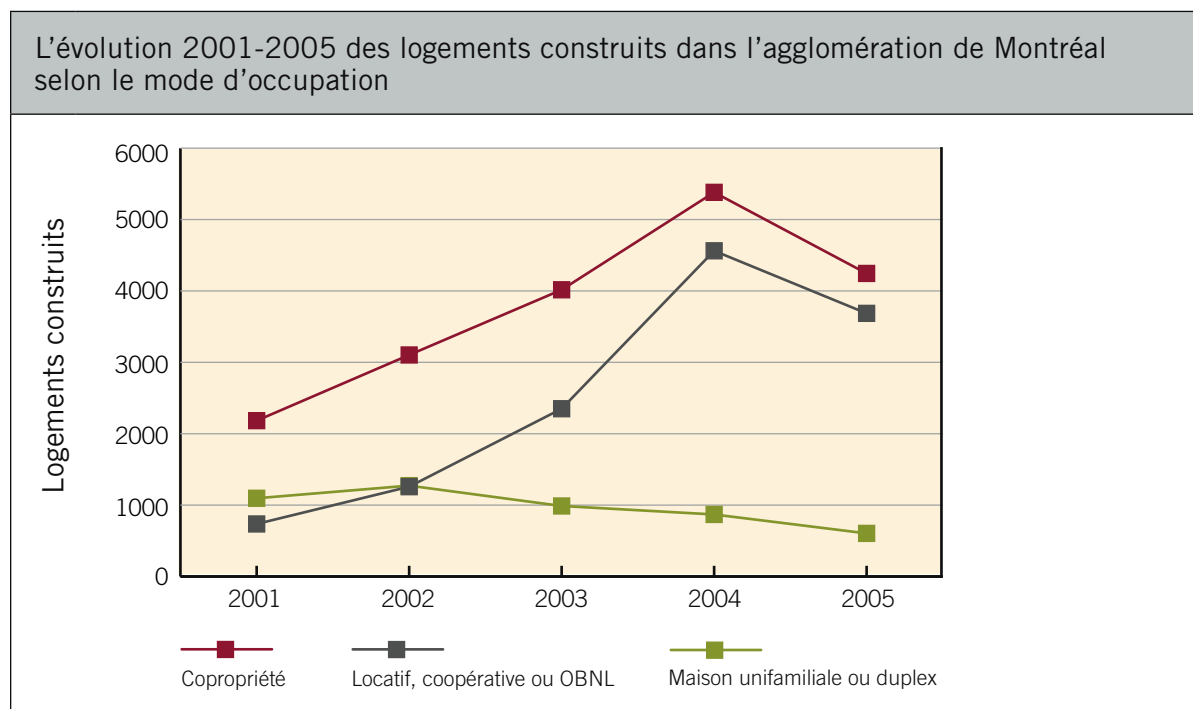
Le tableau ci-dessous nous permet de constater, pour la période 2001-2004, une importante hausse de la création de logements. Malgré une production considérable de logements (9 235), l'année 2005 s'est traduite par une diminution (21 %) du nombre de mises en chantier. Ainsi, après deux ans, le nombre de nouveaux logements s'établit déjà à 21 222. En maintenant ce rythme, plus de 100 000 logements seraient créés entre 2004 et 2014, soit bien au-delà de l'objectif de 60 000 à 75 000. Il faut cependant souligner que cette conjoncture favorable ne devrait pas se poursuivre jusqu'en 2014.

En ajoutant les nouveaux logements de l'année 2005, la part régionale des logements construits dans l'agglomération de Montréal s'établit à 35,8 %. Toutefois, cette part relative ne tient pas compte des logements recyclés lesquels sont généralement concentrés sur l'île de Montréal. Les efforts doivent donc se poursuivre afin d'atteindre la cible de 40 % à 50 % des nouveaux logements de la région métropolitaine.

L'évolution 2001-2005 de la création de logements dans l'agglomération de Montréal						
	2001	2002	2003	2004	2005	Total 2004-2005
Les logements construits	4 018	5 634	7 354	10 812	8 535	19 347
Les logements recyclés	537	547	926	1 175	700 ¹	1 875 ¹
Total – Les nouveaux logements	4 555	6 181	8 280	11 987	9 235 ²	21 222 ²
Part des logements construits de la région métropolitaine ³	30,2 %	27,4 %	30,2 %	37,7 %	33,7 %	35,8 %

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

Sur le plan des modes d'occupation, le graphique présenté ci-dessous montre l'importance des logements en copropriété. En 2005, ceux-ci représentaient 50 % des logements construits. On constate aussi une belle performance de la croissance du nombre de logements locatifs, en coopérative ou au sein des OBNL. Cette performance s'explique, en partie, par la présence des programmes de soutien à la production de logements sociaux et communautaires financés par la Ville et ses partenaires gouvernementaux (voir section 3.1.2 de la partie I). Soulignons également que la baisse observée en 2005 affecte les trois modes d'occupation.

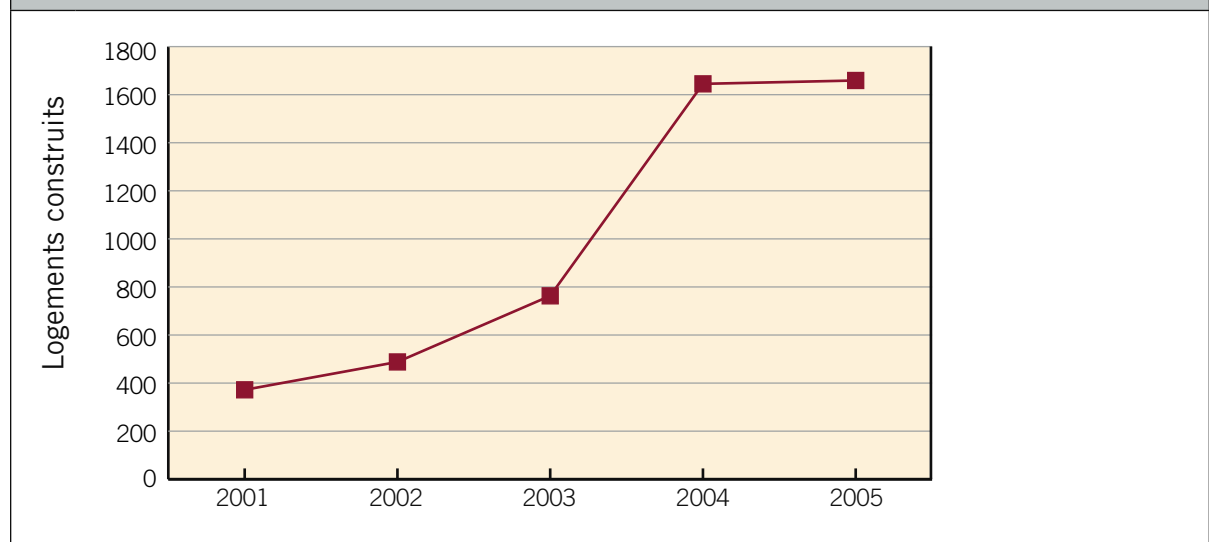


Note : Les plex de trois logements et plus sont inscrits dans la catégorie logement locatif, même s'il y peut y avoir un logement occupé par le propriétaire.

OBNL : Organisme à but non lucratif.

De son côté, le développement résidentiel de l'arrondissement de Ville-Marie profite aussi de la conjoncture favorable à la construction. Entre 2001 et 2005, le nombre de logements construits dans cet arrondissement représentant la majeure partie du Centre de Montréal est passé de 372 à 1 659 ce qui correspond à 19,4 % des logements construits sur le territoire montréalais. Il faut aussi noter que cet arrondissement est moins affecté par la baisse du nombre de mise en chantier observée pour l'année 2005. De fait, ce nombre révèle une légère augmentation laquelle s'explique par la belle performance des logements en copropriété, soit le seul mode d'occupation qui poursuit son ascension.

L'évolution 2001-2005 des logements construits dans l'arrondissement de Ville-Marie



Les sources et les références

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

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

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



Indicateur 2 Les nouveaux logements abordables

Description de l'indicateur

Cet indicateur traite du nombre de logements abordables construits au cours de l'année 2005. Il correspond au nombre global de nouveaux logements abordables et est décomposé en fonction des divers types de logements créés.

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre de la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* (voir section 1.9), il est prévu qu'un bilan annuel de la production de logements abordables soit réalisé. De plus, la Ville s'est engagé à élaborer, après deux ans de mise en œuvre, un bilan de la Stratégie afin d'évaluer le niveau de réussite des mesures incitatives proposées.

Pour cette première année de mise en œuvre de la Stratégie, il est donc impossible de présenter l'ensemble des logements abordables. Le portrait pourra être complété dans le bilan 2006-2007 de la mise en œuvre du *Plan d'urbanisme*.

Les objectifs et les orientations du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme énonce, dans sa section 2.1, un objectif quantitatif pour la création de logements et soutient la construction d'une diversité de logements, notamment en termes de prix. En ce sens, le Plan fait écho à la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* (voir section 1.9). Il préconise ainsi qu'une proportion d'environ 30 % des nouveaux logements montréalais soient abordables.

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

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

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

Les données

Les logements abordables comprennent :

- les logements sociaux et communautaires;
- les logements abordables d'initiative privée.

La *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* propose une cible de 15 % pour chacun de ces types. Au cours de l'année 2005, 1 271 logements sociaux et communautaires ont été mis en chantier dans l'agglomération de Montréal, soit une proportion d'un peu plus de 13 % des nouveaux logements montréalais. Les efforts devront donc se poursuivre afin d'atteindre la cible.

D'autre part, les logements abordables d'initiative privée font actuellement l'objet d'un dénombrement par la Ville. Cette donnée devrait être précisée dans le bilan annuel de la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels*.

Les sources et les références

Les données sur les logements abordables proviennent du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal.

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

Indicateur 3 Les emplois

Description de l'indicateur

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

Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

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

Cette section établit aussi les liens avec la Stratégie de développement économique (voir section 1.5 de la partie I). De façon complémentaire, le Plan et la Stratégie visent à stimuler le développement et la diversification de l'emploi de manière à accroître la richesse collective et à améliorer la qualité de vie des Montréalais.

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

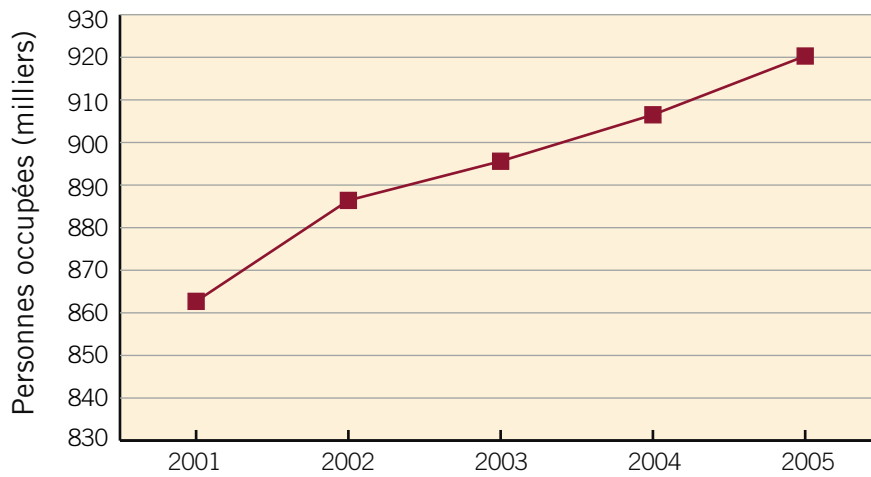
Les données

L'évolution 2001-2005 montre une nette tendance à la hausse du nombre de personnes occupées dans l'agglomération de Montréal. En effet, entre 2001 et 2005, ce nombre a grimpé de 6,7 %. Cette belle performance se retrouve toutefois sous la moyenne québécoise laquelle montre une hausse de 8,1 %.

Cette évolution du nombre total de personnes occupées masque aussi des tendances au sein des diverses industries. Du côté des gains d'emplois, on constate notamment de belles croissances dans les services aux entreprises, les services financiers, immobiliers et d'assurances ainsi qu'au niveau de l'enseignement. Pour ces industries, les augmentations observées surpassent les moyennes québécoises correspondantes.

De l'autre côté, le secteur de la fabrication constitue, et de loin, la principale source de diminution d'emplois. En effet, ce secteur a perdu, entre 2001 et 2005, plus de 26 000 emplois (15,8 %). Dans le même secteur et pour la même période, le Québec perdait 2 % de ces emplois. Ces résultats semblent donc montrer une poursuite de la restructuration de l'économie montréalaise.

L'évolution 2001-2005 du nombre de personnes occupées dans l'agglomération de Montréal



Les sources et les références

Les données sur les personnes occupées proviennent de l'Enquête sur la population active (EPA) de Statistique Canada.

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

- Site de la Stratégie de développement économique : ville.montreal.qc.ca/reussiramontreal
- Site de Statistique Canada : www.statcan.ca



Indicateur 4 Les déplacements en transport collectif

Description de l'indicateur

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

Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

Selon les principes élaborés dans le parti d'aménagement du *Plan d'urbanisme*, soit le développement durable et l'application du Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs.

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

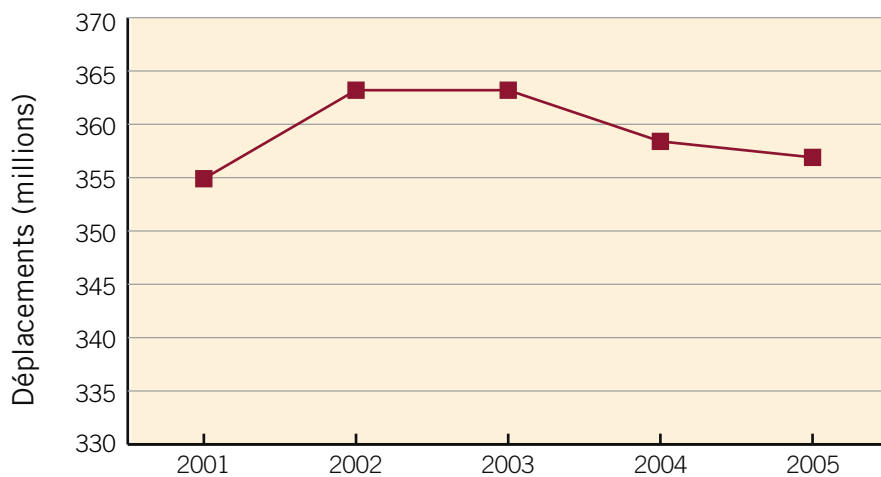
Les données

En observant l'évolution 2001-2005 des déplacements dans le réseau de la STM, on constate que ceux-ci ont subi une légère diminution depuis 2003. Il faut cependant noter que cette légère diminution (1,7 %) survient après une série de hausses de l'achalandage total. De fait, entre 1997 et 2003, le nombre de déplacements dans le réseau de la STM a augmenté de près de 7 %.

Par contre, il faut souligner ces résultats doivent être comparés avec l'indicateur 6 portant sur le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés à Montréal. De fait, cet indicateur montre que ces véhicules sont de plus en plus nombreux.

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

L'évolution 2001-2005 des déplacements dans le réseau de la Société de transport de Montréal (STM)



Les sources et les références

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

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

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

Indicateur 5 L'offre de transport collectif

Description de l'indicateur

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

Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

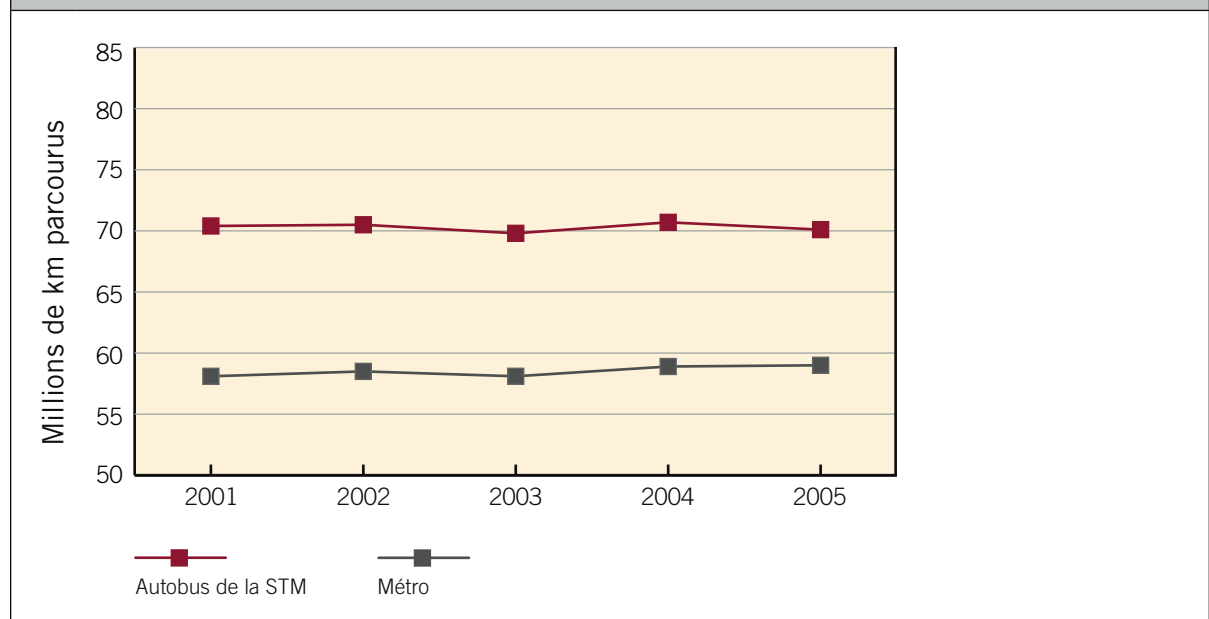
Tel que mentionné à l'indicateur précédent, la Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs. À cet égard, le *Plan d'urbanisme* propose notamment l'établissement de nouvelles dessertes de transport collectif. Parmi celles qu'il soutient, mentionnons :

- le prolongement de deux lignes du métro;
- la mise en place de nouvelles mesures préférentielles aux autobus (voir section 3.2.1 de la partie I);
- l'aménagement de cinq nouvelles gares sur les lignes existantes de train de banlieue;
- la mise en d'une nouvelle ligne de train de banlieue entre Repentigny et le Centre de Montréal (voir section 3.2.1 de la partie I).

Les données

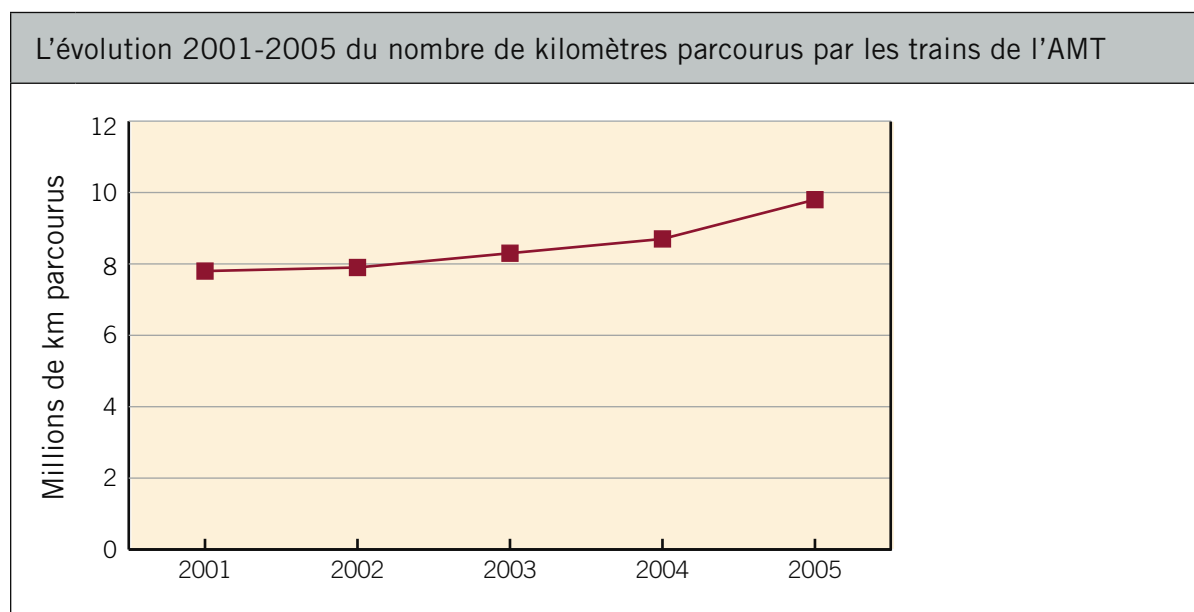
L'évolution 2001-2005 de l'offre de transport collectif par la STM (métro et autobus) montre une stabilité. Il faut cependant noter que les données présentées masquent certains changements qui ont été apportés dans le système de transport montréalais. À titre d'exemple, la STM peut procéder au déplacement d'autobus affectés à des lignes moins achalandées vers des lignes où la demande est plus forte. Il faut aussi souligner que cette relative stabilité devrait prendre fin lorsque le prolongement du métro vers Laval (voir section 3.2.1 de la partie I) sera complété.

L'évolution 2001-2005 du nombre de kilomètres parcourus par les voitures de métro et les autobus de la STM



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

Du côté des trains de banlieue, on constate une augmentation constante du nombre de kilomètres parcourus, passant de 7,8 millions en 2001 à 9,7 millions en 2005 (+25 %). Cette hausse de l'offre de transport collectif résulte notamment d'une réponse à l'augmentation de la demande créée par une croissance de la population dans les secteurs desservis par les trains de banlieue. L'augmentation observée devrait se poursuivre avec la mise en place du train de l'Est (voir section 3.2.1 de la partie I).



Les sources et les références

Les données les kilomètres parcourus par les voitures de métro et par les autobus sont issues des rapports annuels 2001-2005 de la STM. Les données relatives aux trains proviennent de l'AMT.

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

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

Indicateur 6 Les automobiles et les camions légers

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés dans l'agglomération de Montréal. Cette donnée permet d'évaluer une grande partie des pressions soumises au réseau routier montréalais. Cependant, cet indicateur ne tient pas compte des autres types de véhicules circulant dans l'agglomération ainsi que des véhicules provenant de Laval et des couronnes nord et sud. Ces derniers ne sont dénombrés que lors de l'enquête quinquennale de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

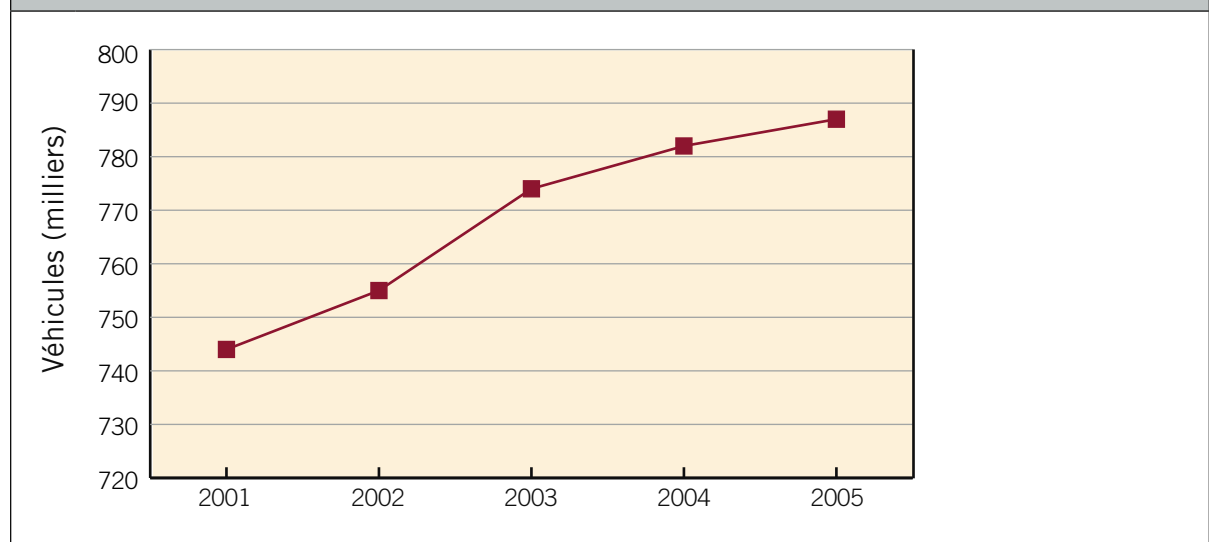
Tel que mentionné précédemment, les orientations d'aménagement du *Plan d'urbanisme* favorisent l'utilisation du transport collectif et, par le fait même, d'une réduction de la dépendance des Montréalais à l'automobile. Les orientations qui traitent de ces questions sont notamment présentes dans la section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

Les données

Comme le montre la figure ci-dessous, le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés dans l'agglomération de Montréal poursuit sa croissance à chaque année. De façon plus précise, entre 2001 et 2005, ce nombre a grimpé de 5,7 %. Rappelons que durant la même période, la population de l'agglomération montréalaise n'a augmenté que de 1,2 %.

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

L'évolution 2001-2005 du nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés dans l'agglomération de Montréal



Les sources et les références

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

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

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



Indicateur 7 Le transport des marchandises

Description de l'indicateur

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

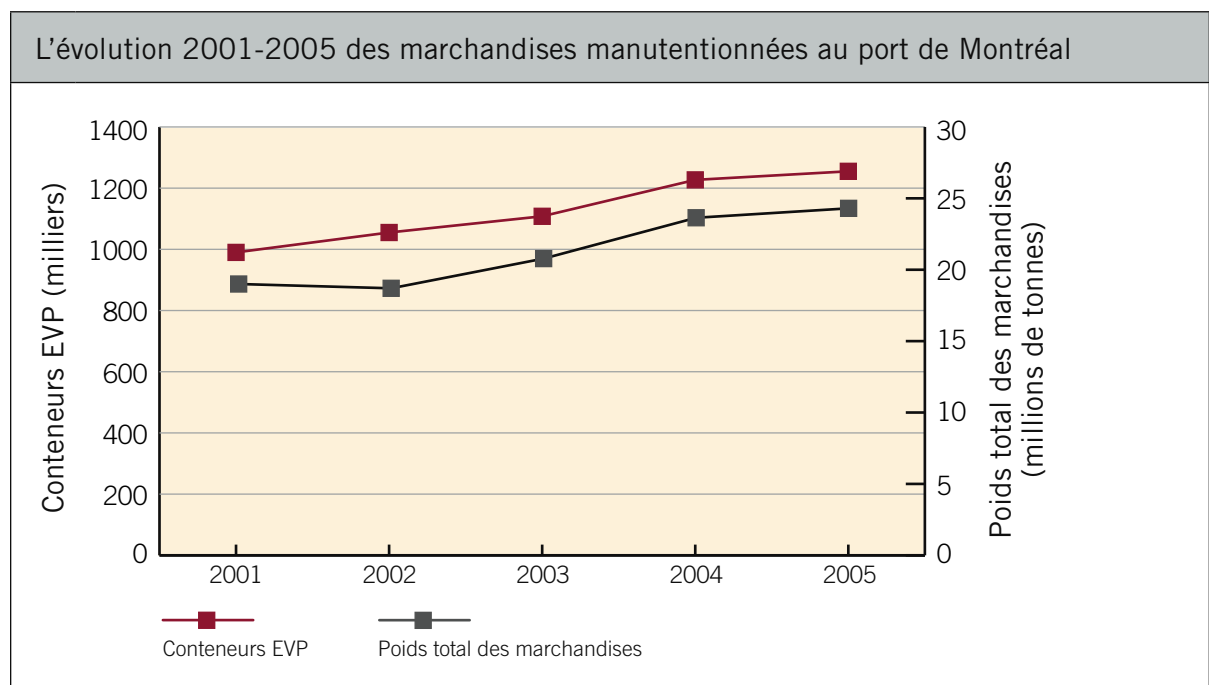
Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

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

Le *Plan d'urbanisme* confirme le rôle stratégique du transport de marchandises par la consolidation des infrastructures structurantes. À cet égard, il vise à accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs d'emplois générateurs de mouvements de marchandises. Le Plan soutient également la révision du Plan de camionnage qui s'inscrit dans le *Plan de transport* de la Ville (voir section 1.11 de la partie I).

Les données

En observant l'évolution 2001-2005 des marchandises manutentionnées au port de Montréal, on constate une tendance évidente à la hausse et ce, tant du côté du nombre de conteneurs (+27 %) que du poids total (+27 %). Ces données confirment le rôle stratégique de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises. Ce rôle s'explique par l'efficacité de ses connexions intermodales. De façon plus particulière, les terminaux du port de Montréal figurent aussi parmi les plus productifs au monde en fonction de l'espace disponible.



Les sources et les références

Les données sur les marchandises manutentionnées au port de Montréal proviennent des rapports annuels 2001-2005 du Port de Montréal.

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

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

Conclusion

En cohérence avec l'engagement qu'elle a pris en adoptant le *Plan d'urbanisme*, la Ville de Montréal assume le leadership de sa mise en œuvre. Ses nombreuses actions s'expriment notamment à travers les politiques et les stratégies sectorielles auxquelles le Plan fait écho. Comme l'indique la partie I du bilan 2005-2006, la majorité d'entre elles ont déjà été adoptées. La mise en œuvre de ces politiques et stratégies amènera un ensemble d'interventions structurantes s'inscrivant dans la poursuite des objectifs identifiés par le Plan.

La partie I du bilan 2005-2006 résume aussi l'avancement de la planification détaillée. En effet, certains secteurs présentent une problématique urbanistique complexe qui ne pouvait être traitée à fond avant l'adoption du *Plan d'urbanisme*. Comme le bilan l'indique, la planification d'un grand nombre de secteurs est entamée. Pour certains, ce processus mènera bientôt à l'adoption, par le conseil municipal ou par conseil d'arrondissement, d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), d'un plan d'action ou d'un plan de mise en valeur.

Le troisième outil de mise en œuvre du *Plan d'urbanisme* est composé des différents programmes et immobilisations mis en place par la Ville et ses partenaires. En plus de fournir des détails sur plusieurs de ces nombreuses réalisations, le bilan fait état du développement de plusieurs projets. La concrétisation de ces projets nécessitera des investissements substantiels, tant des partenaires gouvernementaux et privés que de la Ville de Montréal.

La partie I du bilan montre aussi l'évolution de la conformité au *Plan d'urbanisme* de la réglementation d'urbanisme des arrondissements. À cet effet, l'adoption des règlements de concordance devrait se terminer avant la fin de l'année 2006.

Pour terminer, le bilan 2005-2006 propose une nouveauté quant aux suites de l'adoption du *Plan d'urbanisme*. De fait, sa partie II présente, pour la première fois, une série d'indicateurs qui permettent d'évaluer les progrès accomplis. Ces indicateurs dressent aussi un portrait de tendances socio-économiques ayant une influence certaine sur le développement du territoire montréalais. Au cours des années à venir, la Ville entend bonifier cette première mouture en ajoutant de nouveaux indicateurs ou en ajustant certains d'entre eux.



Organismes et sigles

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CESM	Complexe environnemental de Saint-Michel
CHUM	Centre hospitalier de l'Université de Montréal
CLD	Centre local de développement
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CP	Compagnie ferroviaire Canadien Pacifique
CPTIE	Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
EPA	Enquête sur la population active
EVP	Conteneurs en unités équivalentes à vingt pieds
ICU	Institut canadien des urbanistes
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MAMR	Ministère des Affaires municipales et des Régions du Québec
MCC	Ministère de la Culture et des Communications du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PDGMR	Plan directeur de gestion des matières résiduelles
PMGMR	Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles
PPU	Programme particulier d'urbanisme
PRU	Programme de renouveau urbain
PTI	Programme triennal d'immobilisation
QIM	Quartier international de Montréal
RPM	Réseau prioritaire montréalais
RSQA	Réseau de surveillance de la qualité de l'air
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SDC	Société de développement commercial
SLR	Système léger sur rail
STM	Société de transport de Montréal
TCMR	Table de concertation du mont Royal

Table des matières

Mot de M. André Lavallée	1
Sommaire	3
Introduction	5
Partie I La mise en œuvre	9
1 Les politiques et les stratégies	11
1.1 La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée	13
1.2 La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	14
1.3 La Politique de consultation et de participation publiques	14
1.4 Le Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise	15
1.5 La stratégie de développement économique	15
1.6 La Politique du patrimoine	16
1.7 La Politique de l'arbre	16
1.8 La Politique de développement culture	17
1.9 La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels	17
1.10 Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles	17
1.11 Le Plan de transport	18
2 La planification détaillée prévue par le <i>Plan d'urbanisme</i>	19
2.1 Abords des voies du CP	22
2.2 Boulevard Pie-IX	24
2.3 Complexe et Village olympiques	25
2.4 Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest	26
2.5 Griffintown	27
2.6 Havre de Montréal	28
2.7 L'Acadie-Chabanel	29
2.8 L'Anse-à-l'Orme	30
2.9 Lachine Est	31
2.10 Laurentien-Lachapelle-Marcel-Laurin	32
2.11 Mont Royal	33

2.12	Quartier de la santé (anciennement appelé Autoroute Ville-Marie)	34
2.13	Quartier des spectacles	35
2.14	Site Glen	36
3	Les programmes et les immobilisations	37
3.1	L'habitation	37
3.2	Les réseaux de transport	38
3.3	Le développement économique	45
3.4	Le domaine public	46
3.5	L'environnement	47
4	Le cadre réglementaire	51
Partie II	Les indicateurs de suivi	53
Indicateur 1	Les nouveaux logements	56
Indicateur 2	Les nouveaux logements abordables	59
Indicateur 3	Les emplois	61
Indicateur 4	Les déplacements en transport collectif	62
Indicateur 5	L'offre de transport collectif	64
Indicateur 6	Les automobiles et les camions légers	66
Indicateur 7	Le transport des marchandises	68
	Conclusion	71
	Organismes et sigles	72

Bilan
2005 - 2006

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal

Mai 2006