

# 2

## LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Favoriser un cadre de vie de qualité

Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

Mettre en valeur les territoires d'intérêt



Maisons en rangée



Plex en contigu



La coopérative d'habitation  
Au pied du courant

## L'HABITATION

L'habitation est une composante essentielle de l'équilibre social, démographique et économique d'un territoire. Elle a une incidence directe sur la qualité de vie des résidents, puisque se loger constitue un besoin fondamental de l'être humain. Une offre résidentielle incluant des produits diversifiés et abordables contribue au maintien et à l'attraction de la main-d'œuvre nécessaire à la vitalité économique et à la compétitivité d'un centre urbain à l'intérieur d'une dynamique régionale et, aussi, continentale. Une métropole capable de loger adéquatement ses travailleurs à proximité des secteurs d'emploi est plus susceptible d'attirer ou de maintenir les entreprises et, par conséquent, les emplois.

Une offre diversifiée sur le plan des coûts, des produits et des modes d'occupation permet aussi l'accueil de nouvelles clientèles telles que les étudiants et les nouveaux arrivants ainsi que le maintien d'autres segments de la population comme les familles et les personnes âgées ou seules. Globalement, l'habitation a des effets structurants sur les dynamiques urbaines, tant à l'échelle des villes que des quartiers. Elle a notamment des effets sur la stabilité résidentielle et le sentiment de sécurité, sur les processus de valorisation ou de déclin des quartiers, sur la demande en services et le dynamisme commercial.

## Principales tendances en matière résidentielle

### Un marché de petits logements

L'agglomération rassemble une diversité de logements, fortement marquée par ceux de type appartement (plex et immeubles à logements) qui représentent plus de 80 % du parc de logements, comparativement à 19,2 % pour la maison individuelle. Près de 65 % des logements comportent deux chambres à coucher ou moins (voir le tableau 1). Dans un contexte où l'agglomération regroupe une forte proportion de ménages d'une seule personne, où ce taux est en augmentation et où la population vieillit globalement, l'offre actuelle de logements est considérée comme bien adaptée sur le plan de la taille pour une bonne partie de la population. Par ailleurs, ces tendances démographiques ouvrent la porte à différents besoins auxquels l'habitat doit être en mesure de répondre. Parmi ceux-ci, notons la nécessité d'offrir des logements adaptés ou adaptables aux besoins des personnes présentant des limitations fonctionnelles.

Concernant la construction neuve, le marché est surtout orienté vers la production de petites unités. Il se construit en effet peu de logements de trois chambres à coucher et plus, ce qui pourrait, à terme, avoir comme effet de diminuer l'offre relative en grands logements.

**Tableau 1 – Caractéristiques de l'offre résidentielle**

	Autres villes liées	Montréal	Agglomération
<b>Typologie de l'habitat (%)</b>			
Maison individuelle <sup>(a)</sup>	63,8	14,1	19,2
Appartements <sup>(b)</sup>	36,2	85,9	80,8
<b>Nombre de chambres à coucher</b>			
0 ou 1 chambre	14,5	33,1	31,1
2 chambres	20,4	35,0	33,5
3 chambres	30,7	25,0	25,6
4 chambres ou plus	34,3	6,9	9,8

(a) Inclut les maisons unifamiliales isolées, jumelées et en rangées.  
(b) Inclut les duplex, les appartements et la catégorie «autres». Source: Statistique Canada, *Profil de l'enquête nationale auprès des ménages de 2011*, 2013.

### Vieillissement de certains segments du parc résidentiel

Malgré son âge<sup>2</sup>, le parc résidentiel de l'agglomération est en bon état. Une proportion non négligeable présente néanmoins des besoins majeurs en rénovation, soit 8,6 % des habitations en 2011. Pour le parc locatif, ce pourcentage atteint 9,5 %. Les immeubles nécessitant d'importantes rénovations sont assez inégalement répartis sur le territoire. Un bon nombre se concentre dans la ville de Montréal.

### Un écart de prix entre l'agglomération et la banlieue

La hausse des valeurs immobilières au cours de la dernière décennie ainsi que l'écart important entre les valeurs des propriétés de l'agglomération et celles du reste de la région métropolitaine rendent plus difficile l'accès à la propriété dans l'agglomération et posent ainsi des défis sur le plan de l'abordabilité. La valeur du sol y est nettement plus élevée, particulièrement dans la partie centrale, ce qui influe sur le prix des nouveaux produits résidentiels. La construction en milieux denses et urbanisés depuis longtemps implique aussi des coûts de développement plus élevés.

### L'abordabilité: un enjeu transversal

L'évolution du marché du logement, tant locatif qu'en propriété, dénote l'existence d'une forte demande et, donc, d'un grand intérêt à résider à Montréal. Elle implique en contrepartie des pressions à la hausse sur les coûts d'habitation. Le défi consiste à maintenir une offre résidentielle à la mesure de la capacité de payer des ménages et à éviter un déséquilibre spatial entre les lieux d'emploi et les secteurs résidentiels<sup>3</sup>.

### LES VIEUX SYSTÈMES DE CHAUFFAGE ET LES GES

Dans un contexte où il est à la fois nécessaire d'améliorer la qualité du parc résidentiel et de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la question de l'efficacité énergétique des bâtiments plus anciens et du choix de sources d'énergie à plus faible impact environnemental est particulièrement importante. Le *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020* préconise d'ailleurs différentes mesures en ce sens, notamment le remplacement des systèmes de chauffage au mazout qui sont souvent moins efficaces et génèrent la plus forte intensité d'émissions de GES. (Ville de Montréal, *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*, 2013)



Maisons unifamiliales isolées



Plex en contigu

2. Les unités résidentielles construites avant 1960 représentent 42 % du parc de logements; celles construites avant 1946, 18 % (Statistique Canada, recensement de 2011).

3. L'expression *spatial mismatch* est généralement employée pour parler de ce phénomène, particulièrement aux États-Unis.

# FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ



Duplex jumelés



La place Simon-Valois

## Fidélisation des familles

Comme plusieurs métropoles nord-américaines, l'agglomération montréalaise connaît un déficit migratoire au profit du reste de la région métropolitaine. Les Montréalais qui déménagent font principalement partie des groupes d'âge 0-14 ans et 25-39 ans, groupes qui rassemblent généralement les jeunes familles avec enfants. Des efforts sont déployés depuis quelques années pour garder ces migrants sur l'île et maintenir ainsi un équilibre sociodémographique nécessaire à la vitalité des quartiers.

Les familles avec enfants recherchent particulièrement de grands logements, ce que le marché produit peu actuellement, et encore moins dans la partie centrale de l'île de Montréal. La banlieue hors de l'île en offre davantage et, surtout, à des prix moins élevés. Malgré les départs, en 2011, l'agglomération rassemble 295 695 familles avec enfants<sup>4</sup>, ce qui représente près de la moitié (46 %) de toutes les familles avec enfants de la région métropolitaine. Ce sont des familles qui doivent pouvoir trouver un logement convenant à leurs besoins et à la mesure de leur capacité financière. Il est donc nécessaire de bonifier l'offre en logements neufs et d'assurer l'adaptation et la rénovation de ceux existants afin de répondre plus adéquatement aux besoins des familles.

## Mutations de l'offre locative

L'offre locative est importante, puisqu'elle représente plus de 60 % du parc de logements de l'agglomération. Il ne s'ajoute toutefois que très peu de nouvelles constructions locatives privées. Par ailleurs, les transformations de plex en copropriétés ou en maisons unifamiliales, bien qu'elles favorisent le maintien de familles, soustrait des unités de l'offre locative. Même si le marché locatif a retrouvé un certain équilibre depuis la crise de 2001-2005<sup>5</sup>, notamment grâce à une production soutenue de logements sociaux et communautaires, il demeure une pénurie de certains types de logements, en particulier les grands logements à loyer abordable, surtout dans la partie centrale de l'île de Montréal.

Dans l'agglomération montréalaise, 40,5 % des ménages locataires consacrent 30 % et plus de leur revenu brut aux coûts d'habitation. La part des ménages à très faible revenu est de 29,7 %<sup>6</sup>. Les logements sociaux et communautaires constituent un outil indéniable, non seulement pour lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, mais aussi pour contribuer, par la construction et la rénovation, à l'amélioration des quartiers.

4. Par familles, on entend les ménages avec enfants à la maison.

5. Le taux d'inoccupation dans l'agglomération est passé de 0,6 % en 2002 à 2,9 % en 2013 (source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, *Rapport sur le marché locatif – RMR de Montréal*, annuel : de 2001 à 2013; compilation : Direction de l'habitation, Ville de Montréal).

6. Selon la mesure utilisée par la CMM. Les ménages à très faible revenu sont ceux dont le revenu annuel équivaut à 50 % et moins du revenu médian des ménages du grand Montréal. En 2011, le revenu médian des ménages de la CMM était de 53 072 \$ avant impôt. Les ménages à très faible revenu ont donc un revenu annuel de 26 536 \$ et moins (source : Statistique Canada, recensement de 2011).

## **La capacité d'accueil résidentielle**

La capacité d'accueil globale du territoire a été évaluée en 2011 par la caractérisation de quatre types de secteurs: les secteurs vacants à vocation économique, les terrains vacants disponibles pour la construction de logements, les secteurs à consolider ou à transformer propices à l'accueil de différentes fonctions et, enfin, la capacité d'insertion à même le milieu bâti. La capacité d'accueil résidentielle a été estimée à 175 000 logements, en considérant la réglementation alors en vigueur, les exercices de planification en cours et les projets connus y compris les projets de transformation de bâtiments. L'agglomération est donc largement en mesure d'accueillir la croissance démographique prévue d'ici 2036, soit près de 153 000 ménages<sup>7</sup>.

Dans le contexte particulier du marché résidentiel montréalais, il est nécessaire de disposer d'outils additionnels pour soutenir un développement équilibré et novateur, ce qui inclut notamment des logements destinés aux familles ainsi qu'un maintien de l'abordabilité. L'innovation en matière d'habitation est particulièrement importante pour répondre à la fois aux besoins de la population tout au long de son cycle de vie ainsi qu'aux objectifs de densification et de maintien d'une population variée. L'aménagement de secteurs déjà urbanisés implique souvent des surcoûts, y compris ceux liés à la décontamination. Les outils à développer devraient aussi aider les municipalités à stimuler et à soutenir le développement souhaité par une plus grande prise en compte de ces surcoûts.

### **ORIENTATION**

Assurer une offre résidentielle diversifiée, sur le plan des coûts et des typologies, dans les quartiers existants et dans les secteurs à construire ou à transformer

L'agglomération montréalaise doit maintenir et renforcer son équilibre socio-démographique en proposant une offre résidentielle variée et abordable qui comprend notamment des produits destinés aux familles avec enfants. Elle doit préserver et développer la diversité sociale, économique et démographique dans les différents arrondissements et les villes qui la composent et s'assurer d'offrir un habitat de qualité pouvant être adapté en fonction des besoins évolutifs d'une population diversifiée. Pour répondre à ces enjeux, le schéma propose de travailler au développement d'une offre résidentielle variée qui s'appuie sur la construction neuve et sur l'adaptation du parc de logements existants, tout en assurant des produits abordables dans les différents segments de cette offre.

### **OBJECTIF**

- Stimuler le développement d'une offre résidentielle équilibrée et capable de répondre à toutes les étapes du cycle de vie des ménages, en concentrant les efforts sur le comblement des lacunes observées



**Immeuble résidentiel en construction**



**Ensemble résidentiel récent**

7. L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) prévoit que 401 000 ménages s'ajouteront dans la CMM d'ici 2036, dont 153 000 dans l'agglomération (source: Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2011-2061*, édition 2014; traitement interne).

# FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

## INTERVENTIONS

*Le schéma propose de:*

- Développer des outils destinés à guider la conception de projets résidentiels adaptés aux besoins des familles avec enfants, des aînés et des personnes ayant des limitations fonctionnelles;
- Stimuler, notamment à l'aide de programmes financiers, la construction ou la rénovation de logements répondant aux besoins des familles avec enfants;
- Poursuivre les interventions d'adaptation de domicile pour les aînés et les personnes ayant des limitations fonctionnelles;
- Stimuler, notamment à l'aide d'outils financiers et réglementaires, la lutte contre l'insalubrité, de même que le maintien en bon état et l'amélioration des logements.

## OBJECTIF

- Accroître l'offre de logements abordables<sup>8</sup>

## INTERVENTIONS

*Le schéma propose de:*

- Élaborer une politique d'inclusion de logements sociaux et abordables d'ici 2017;
- Élaborer un programme d'acquisition foncière pour la réalisation de projets de logement social;
- Orienter les programmes de manière à soutenir la construction de logements abordables;
- Inviter les instances publiques à considérer, au moment de se défaire d'immeubles excédentaires, la réalisation de projets incluant des logements abordables;
- Faire des représentations auprès des gouvernements de façon à:
  - Obtenir des pouvoirs réglementaires en matière d'inclusion de logements abordables et de logements de dimensions suffisantes pour les familles;
  - Pouvoir développer des outils assurant une offre résidentielle équilibrée et innovante, avec des produits familiaux et abordables, notamment à proximité des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain;
  - Assurer la reconduction des programmes d'habitation nécessaires, dont ceux permettant la conservation du parc de logements sociaux ancien, et maintenir un niveau de financement adéquat;
  - Obtenir des ajustements réguliers aux programmes d'habitation afin de prendre en compte les conditions de réalisation propres à l'agglomération montréalaise.

## LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Les équipements collectifs rassemblent les immeubles abritant des activités qui répondent à différents besoins de la population en matière de santé, d'éducation, de culture, de sport et de tourisme. Ils soutiennent l'activité sociale et économique et constituent des éléments essentiels pour assurer un cadre de vie de qualité. Les grands équipements, qui s'adressent à une large population par leur mission, leur spécificité et leur capacité d'accueil, ont un effet d'attraction sur les personnes comme sur les activités et génèrent de nombreux déplacements sur le territoire. Les équipements de proximité, pour leur part, constituent souvent des composantes importantes autour desquelles la vie de quartier s'organise. Quel que soit leur rayonnement, les équipements ont un impact sur l'organisation du territoire.

8. Ce terme peut comprendre des logements sociaux et des logements privés.

Les grands équipements collectifs, majoritairement situés au centre de l'île de Montréal, remplissent des fonctions à l'échelle de la région métropolitaine ou de l'agglomération et parfois à l'échelle locale, puisqu'ils sont aussi utilisés par la population résidant à proximité. Il importe de leur assurer une localisation et une accessibilité optimales afin qu'ils puissent profiter au plus grand nombre de personnes et contribuer au rayonnement de l'agglomération. À ces grands équipements doit être ajoutée une offre locale diversifiée afin d'offrir un cadre de vie complet à la population de l'agglomération.

La classification des équipements collectifs selon leur intérêt métropolitain ou d'agglomération est effectuée uniquement à des fins d'aménagement du territoire et n'affecte aucunement le partage des compétences établi selon les lois applicables.

### Les équipements de santé et de services sociaux

En raison de sa forte population et de son rôle de centre de la métropole québécoise, l'agglomération de Montréal regroupe un nombre important d'équipements de santé et de services sociaux. En plus des soins et services généraux et spécialisés offerts dans toutes les disciplines, l'agglomération rassemble une offre complète de services surspécialisés dans plusieurs centres hospitaliers universitaires, instituts universitaires, centres affiliés universitaires et établissements à vocation suprarégionale. Cette gamme de services grandement développée bénéficie à la population de l'agglomération, mais aussi à celle de l'ensemble du Québec. Les établissements montréalais fournissent d'ailleurs 61 % de leurs services surspécialisés à des patients résidant à l'extérieur de l'agglomération.

Les installations de santé d'intérêt métropolitain sont majoritairement situées au centre de l'île de Montréal, notamment au centre-ville. Une autre concentration importante se trouve au nord du mont Royal, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. L'est de l'île de Montréal rassemble aussi des installations spécialisées ayant une mission universitaire, notamment trois centres hospitaliers spécialisés en soins psychiatriques et un autre en cardiologie.

VOIR LA CARTE 34 – ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMERATION, À L'ANNEXE I

### Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis

Deux centres hospitaliers universitaires d'intérêt métropolitain sont en cours de réalisation: le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et le Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). Ces nouveaux équipements respectent les critères de localisation énoncés dans le PMAD, puisque chacun est situé aux abords d'un point d'accès au réseau de transport en commun métropolitain, est accessible par transport actif, se trouve à l'intérieur de secteurs urbanisés et tient compte des contraintes naturelles et anthropiques. Conséquence de la construction de ces deux nouvelles installations, l'avenir des bâtiments excédentaires affiliés au CUSM et au CHUM pose un défi de requalification et de mise en valeur patrimoniale<sup>10</sup>.

### LES INSTALLATIONS DE SANTÉ SELON LEUR INTÉRÊT

Les installations de santé d'intérêt métropolitain comprennent les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités. Celles d'intérêt d'agglomération incluent les centres hospitaliers, les centres de réadaptation, les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse et les centres de santé et de services sociaux (CSSS) qui ne correspondent pas aux critères métropolitains<sup>9</sup>.



Le CUSM en construction

Fondation de l'Hôpital de  
Montréal pour enfants



Le CHUM en construction

CHUM

9. Les centres de réadaptation, les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse et les CSSS ont été déterminés comme étant d'intérêt d'agglomération. Ils comptent souvent plus d'une installation; aux fins de la représentation cartographique, seul le point de service principal ou le centre administratif de chaque équipement a été indiqué. Toutefois, l'équipement dans son ensemble est considéré comme étant d'intérêt d'agglomération.

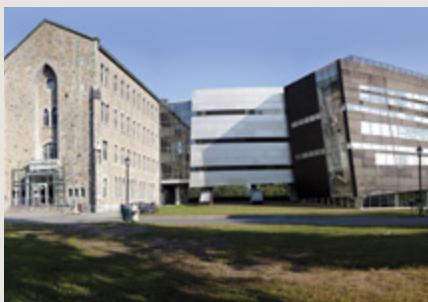
10. En 2013, le gouvernement du Québec a mis en place un comité interministériel chargé d'étudier la question.

# FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

## LES ÉQUIPEMENTS D'ÉDUCATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

**Les équipements d'intérêt métropolitain incluent les établissements universitaires, y compris les écoles affiliées, ainsi que les établissements d'enseignement collégial, dont les écoles spécialisées et les conservatoires font partie<sup>11</sup>.**

Julie Desseureault



Le Cégep Gérald-Godin

Université Concordia



Le Campus Loyola de l'Université Concordia

L'enjeu majeur que comporte l'aménagement de ces nouveaux équipements est leur bonne intégration aux quartiers d'accueil. Leur présence soulève des défis d'aménagement du domaine public et d'ajustement des réseaux de transport, notamment l'accès au réseau de métro sur le site du CUSM. Une fois ouvertes, ces grandes installations auront des impacts sur l'économie des quartiers, sur la circulation et sur la demande en logements et en services de proximité.

Est également projetée ou en cours de réalisation la consolidation de plusieurs centres hospitaliers, soit le CHU Sainte-Justine, l'Hôpital du Sacré-Cœur, l'Hôpital général juif et l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont.

### Les équipements d'éducation

Les équipements d'éducation d'intérêt métropolitain sont majoritairement situés dans la partie centrale de l'île de Montréal. À la fois lieux de formation et de recherche, les institutions universitaires de l'agglomération attirent des étudiants et des chercheurs provenant de l'ensemble du Québec et, aussi, du reste du Canada et de l'étranger. Par leur présence ainsi que par leur réputation nationale ou internationale dans certains domaines, ces institutions contribuent à l'attractivité de Montréal. Elles participent aussi au développement économique et social de l'agglomération, notamment grâce aux nombreux partenariats qu'elles créent avec les entreprises et le milieu sociocommunautaire<sup>12</sup>.

Plusieurs établissements d'enseignement collégial offrent une diversité de formations à la population de l'agglomération. De même, la spécialisation et la réputation de certains d'entre eux attirent de nombreux étudiants des différentes régions du Québec.

Les équipements éducationnels de proximité désignent les services de garde pour les enfants d'âge préscolaire ainsi que les écoles primaires et secondaires. Ces équipements constituent un élément essentiel à la qualité du cadre de vie.

VOIR LA CARTE 35 – ÉQUIPEMENTS D'ÉDUCATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN, À L'ANNEXE I

### Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis

Une nouvelle installation d'intérêt métropolitain est projetée : le campus d'Outremont de l'Université de Montréal. Le site prévu pour le nouveau campus respecte les critères de localisation énoncés dans le PMAD. L'aménagement du campus d'Outremont offre l'occasion de créer un quartier universitaire et résidentiel de 1300 logements sur une friche industrielle. Initiative de l'École de technologie supérieure (ETS) et de l'Université McGill, le Quartier de l'innovation constitue aussi une occasion de réhabiliter un secteur et de positionner Montréal comme métropole innovante<sup>13</sup>.

11. Puisque les établissements d'éducation postsecondaire sont tous considérés comme étant d'intérêt métropolitain selon les critères du PMAD et que l'agglomération considère les écoles secondaires et primaires comme étant d'intérêt local, il a été décidé de ne pas nommer d'installations d'intérêt d'agglomération.

12. Office de consultation publique de Montréal, *Montréal c'est votre ville. Exprimez-la! – Rapport de consultation sur le projet de plan de développement de Montréal*, 28 janvier 2014, p. 133.

13. L'École de technologie supérieure et l'Université McGill souhaitent développer un secteur urbain de grande qualité qui regroupera une communauté créative intégrant divers volets (industriel, de formation, de recherche, urbain, social, culturel) dans le but de contribuer au positionnement de Montréal comme carrefour d'idées et d'innovation. Ce projet implique des partenariats entre divers acteurs, notamment des organismes locaux.

À l'échelle locale, les problèmes liés au parc immobilier vieillissant des commissions scolaires, l'augmentation envisagée de la clientèle des écoles primaires et le développement de nouveaux secteurs résidentiels imposent d'apporter des ajustements à l'offre en équipements éducationnels. Les services de garde pour les enfants d'âge préscolaire, en forte demande dans un contexte de reprise de la natalité, doivent aussi être considérés dans la planification des quartiers, particulièrement dans ceux qui sont en transformation ou en développement. L'enjeu majeur réside dans les terrains disponibles pour de nouvelles constructions: leur rareté et leur prix élevé rendent difficile l'application des normes gouvernementales.

### Les équipements culturels

Le territoire de l'agglomération est ponctué de divers lieux culturels: musées, centres d'exposition, salles et complexes de diffusion pluridisciplinaire ou spécialisée, centres culturels, maisons de la culture et bibliothèques. Ces équipements publics ou privés permettent aux artistes de diffuser leurs œuvres et assurent à la population un accès à la culture dans différents domaines: arts de la scène, arts visuels, arts médiatiques, architecture et design, histoire et patrimoine, lecture et création littéraire.

Alors que les grandes installations culturelles sont majoritairement concentrées au centre-ville, certains équipements tels que les bibliothèques et les maisons de la culture sont répartis sur l'ensemble du territoire. Constituant bien souvent les premiers lieux de contact de la population avec les arts et la culture, celles-ci répondent d'abord à des besoins locaux et ont une grande importance à l'échelle d'un quartier ou d'une ville.

VOIR LA CARTE 36 – ÉQUIPEMENTS CULTURELS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMERATION, À L'ANNEXE I

### Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis

Des rénovations et des agrandissements d'importance sont prévus pour plusieurs lieux culturels comme le Musée des beaux-arts, le Musée d'art contemporain, le Jardin botanique, l'Insectarium, Pointe-à-Callière et le théâtre de Verdure<sup>15</sup>.



Le musée Pointe-à-Callière



La place des Festivals, au Quartier des spectacles

### LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS SELON LEUR INTÉRÊT

Les équipements d'intérêt métropolitain comprennent:

- Les salles ou complexes de diffusion ayant une capacité de 650 sièges et plus;
- Les musées ou centres d'exposition ayant une superficie de 1000 m<sup>2</sup> et plus (excluant les salles de spectacle).

### Les équipements d'intérêt d'agglomération incluent:

- Les salles ou complexes de diffusion ayant une capacité de 550 à 649 sièges (la salle principale d'un complexe doit avoir une capacité minimale de 425 sièges);
- Les musées ou centres d'exposition ayant une superficie de 600 m<sup>2</sup> à 999 m<sup>2</sup>;
- Les installations de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ)<sup>14</sup>.

La carte 36 – Équipements culturels d'intérêt métropolitain et d'agglomération indique les ensembles où se concentrent certains types d'équipements : les installations muséales de l'Espace pour la vie (Jardin botanique, Insectarium, Biodôme, Planétarium), les nombreuses salles ou complexes de diffusion du Quartier des spectacles et les institutions muséales du Vieux-Montréal, dont plusieurs sont reliées à l'histoire et au patrimoine.

14. Comme les installations de BAnQ ne pouvaient être déterminées d'intérêt métropolitain en l'absence de critères prévus à cet effet au PMAD, elles ont été indiquées d'intérêt d'agglomération bien que leur rayonnement dépasse largement le territoire de celle-ci.

15. Parmi les équipements majeurs construits récemment, notons la Maison symphonique, ouverte en 2011. Cette salle de 2100 sièges fait partie du complexe de diffusion de la Place des Arts.

# FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

## LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET RÉCRÉATIFS SELON LEUR INTÉRÊT

### Les équipements d'intérêt métropolitain comprennent :

- Les équipements sportifs d'excellence qui ont une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales;
- Les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année.

### Les équipements d'intérêt d'agglomération comprennent<sup>16</sup>:

- Les parcs ouverts au public ou en voie de l'être relevant du conseil d'agglomération en vertu de l'article 19 (12<sup>e</sup>) de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (RLRQ, chapitre E-20.001) ou en vertu du décret 1229-2005 concernant l'agglomération de Montréal;
- Les équipements sportifs et les parcs, ouverts au public ou en voie de l'être, inscrits à l'annexe D de la *Charte de la Ville de Montréal* (RLRQ, chapitre C-11.4);
- Les équipements à caractère unique;
- Les équipements d'une capacité de 500 sièges et plus faisant partie de l'un des quatre ensembles sportifs d'envergure.

Quatre ensembles sportifs regroupant diverses installations constituent des pôles majeurs de pratique sportive pour l'agglomération et la communauté métropolitaine. Ils se distinguent notamment par leur importante capacité d'accueil, par la présence d'installations faisant partie du patrimoine sportif, par l'accueil de compétitions d'envergure et par leurs plateaux sportifs intérieurs et extérieurs réglementaires à l'échelle nationale et internationale.

En plus d'inclure la majorité des grands équipements, le centre de l'agglomération accueille de nombreux événements culturels majeurs, dont certains ont une renommée internationale. Ceux-ci investissent l'espace public et génèrent un achalandage important. Une partie du territoire fait d'ailleurs l'objet d'un aménagement depuis quelques années afin de mieux accueillir les nombreux festivals et les diverses formes de l'activité culturelle. Le projet du Quartier des spectacles vise à développer un foyer de création, de formation, de production et de diffusion culturelles d'envergure internationale, contribuant à faire de Montréal une grande métropole culturelle.

La concurrence est forte et l'agglomération doit aussi travailler à conserver son caractère attrayant à l'échelle métropolitaine. L'ouverture de salles de spectacle dans d'autres villes de la région métropolitaine pose d'ailleurs un défi quant au maintien et à l'augmentation de la fréquentation des équipements dans l'agglomération, particulièrement dans le Quartier des spectacles. Pour se distinguer, il importe de miser notamment sur la diversité et la concentration de l'offre culturelle ainsi que sur l'expérience urbaine unique qu'offrent le centre-ville et le Quartier des spectacles.

Les principaux défis en matière d'équipements culturels et d'aménagement, tels qu'ils sont présentés dans le *Plan d'action 2007-2017 de Montréal, métropole culturelle*, sont la reconnaissance, la consolidation et la mise en valeur des lieux de diffusion, l'amélioration et l'accroissement des espaces de création, de production et de diffusion ainsi que l'enrichissement de la qualité culturelle du cadre de vie.

### Les équipements sportifs et récréatifs

L'agglomération rassemble une gamme variée d'équipements sportifs intérieurs et extérieurs qui inclut notamment une piste de course automobile, des stades, des piscines, des patinoires, des parcs, dont la majorité est dotée d'aires de jeu et de terrains de sport, des golfs et des marinas. Ces équipements favorisent la pratique d'activités physiques et constituent des lieux de détente, de divertissement et de socialisation.

VOIR LA CARTE 37 – ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET RÉCRÉATIFS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMERATION, À L'ANNEXE I



Le stade olympique et le stade Saputo



Le parc Angrignon

Steve Gauvreau

16. Sauf s'ils correspondent aux critères d'intérêt métropolitain.

## **Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis**

Une nouvelle installation d'intérêt d'agglomération est en cours de réalisation: le Centre de soccer de Montréal. Les principaux défis en matière d'équipements sportifs résident dans l'entretien, la rénovation et la mise à niveau des installations existantes ainsi que dans la réalisation de nouveaux équipements. Les normes et les tendances en matière de pratique sportive évoluent, de même que les besoins de la population. Il est donc nécessaire d'adapter les équipements existants afin qu'ils puissent continuer d'accueillir des compétitions d'envergure et de constituer des lieux de pratique du sport professionnel et amateur, contribuant à être physiquement actif. Certains équipements existants, comme le Centre sportif du Parc olympique, font d'ailleurs l'objet d'importantes rénovations. L'amélioration du domaine public du pôle Maisonneuve, qui regroupe les installations de l'Espace pour la vie et du Parc olympique, est également projetée.

## **Les équipements de tourisme d'affaires**

Plusieurs congrès, salons et foires commerciales ont lieu chaque année dans l'agglomération. Les équipements de tourisme d'affaires les plus importants sont pour la plupart situés au centre-ville ou à proximité: le Palais des congrès, les halls d'exposition de la Place Bonaventure, le stade olympique de Montréal, le Marché Bonsecours ainsi que certains grands hôtels du centre-ville. Les hôtels situés aux abords de l'aéroport forment aussi un pôle pour le tourisme d'affaires. De plus en plus de congrès, de salons et de foires sont tenus dans des installations dites moins « traditionnelles » comme des lieux de diffusion culturelle ou d'anciennes industries.

VOIR LA CARTE 38 – ÉQUIPEMENTS DE TOURISME D'AFFAIRES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMÉRATION, À L'ANNEXE I

## **Équipements projetés ou en cours de réalisation et défis**

Pour accroître l'attractivité de Montréal sur le plan du tourisme d'affaires, l'offre en équipements aurait intérêt à être bonifiée. Il est d'ailleurs projeté d'agrandir le Palais des congrès vers l'est.

### **ORIENTATION**

Favoriser une offre complète en équipements collectifs sur l'ensemble du territoire et en assurer une accessibilité optimale

L'agglomération présente une offre variée d'équipements, dont plusieurs sont d'intérêt à l'échelle de la métropole et au-delà. L'évolution de la démographie, des besoins et du territoire commande une adaptation continue de ces équipements. Le schéma préconise de maintenir et d'enrichir cette offre, tout en s'assurant que celle-ci pourra bénéficier au plus grand nombre.

### **OBJECTIF**

- Assurer une offre diversifiée en équipements collectifs de qualité dans les nouveaux quartiers comme dans les quartiers existants.

Un cadre de vie de qualité implique d'avoir facilement accès à une gamme variée de services collectifs qui répondent aux besoins d'une population diversifiée. Dans les quartiers existants, cela requiert d'améliorer les équipements en place, d'optimiser leur utilisation et d'en aménager de nouveaux qui viendront actualiser l'offre existante. Dans les nouveaux quartiers, il importe de procéder à une planification des équipements en amont, de façon à offrir tous les services dont les nouveaux résidents auront besoin.

## **LES ÉQUIPEMENTS DE TOURISME D'AFFAIRES**

### **SELON LEUR INTÉRÊT**

**Les équipements d'intérêt métropolitain comprennent les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales ayant une superficie de 5 000 m<sup>2</sup> et plus. Ceux d'intérêt d'agglomération regroupent les équipements de tourisme d'affaires dont la superficie se situe entre 2 500 m<sup>2</sup> et 4 999 m<sup>2</sup> ainsi que le Casino de Montréal.**



**Le Palais des congrès de Montréal et  
La Joute de Jean-Paul Riopelle**



**Le Casino de Montréal**

Tourisme Montréal Stéphan Poulin

Casino de Montréal

# FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

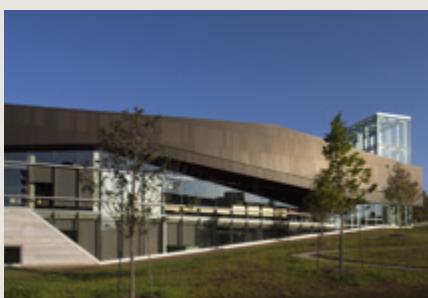


**La Maison culturelle et communautaire de Montréal-Nord**



**Patinoire dans un parc**

Yien Chao



**La Bibliothèque du Boisé, arrondissement de Saint-Laurent**



**Le Centre aquatique de Rivière-des-Prairies**

## INTERVENTIONS

*Le schéma propose de:*

- Indiquer au plan d'urbanisme les équipements existants et projetés sur le territoire et déterminer les besoins;
- Favoriser une offre diversifiée en équipements dans les quartiers existants et dans les nouveaux quartiers;
- Intégrer les besoins et l'offre en équipements collectifs municipaux dans la planification des nouveaux quartiers ou des secteurs en transformation et établir un programme d'acquisition des terrains requis pour ces équipements;
- Miser d'abord sur la complémentarité et la polyvalence des équipements existants et, s'il y a lieu, en développer de nouveaux;
- Faire des représentations auprès des gouvernements afin de prévoir dans les programmes d'investissements la mise aux normes, la rénovation et l'adaptation des équipements existants, en fonction des besoins de la population.

## OBJECTIF

- Privilégier une approche de collaboration et de mise en commun des ressources pour la planification, l'aménagement et l'utilisation des équipements

Différentes instances gouvernementales, institutionnelles, municipales, communautaires et privées implantent et gèrent des équipements collectifs dans leurs domaines respectifs. Afin d'offrir une variété d'équipements adaptés aux besoins évolutifs de la population, il importe d'organiser l'action des différents acteurs sur le territoire. Compte tenu de la rareté des terrains disponibles dans l'agglomération, des coûts d'acquisition élevés et du contexte actuel de compression des finances publiques, cette collaboration est d'autant plus pertinente, voire nécessaire.

Un arrimage des démarches respectives permettrait une meilleure planification et réalisation des équipements, une mise en commun des espaces et une optimisation des ressources. La collaboration devrait concerner la planification, l'entretien et l'utilisation des nouveaux équipements et, le cas échéant, leur changement de vocation ou leur transformation, lorsque ces installations ne seraient plus en mesure d'assurer les services prévus initialement.

## INTERVENTIONS

*Le schéma propose de:*

- Mettre en place des mécanismes de collaboration interinstitutionnelle dans les quartiers en développement ou en mutation afin de développer une offre d'équipements complète;
- Mettre en place des mécanismes de collaboration dans les quartiers existants pour compléter ou adapter l'offre de services et d'équipements collectifs.

La localisation des équipements a un impact sur l'aménagement et la structuration du territoire. Afin que ceux-ci puissent bénéficier au plus grand nombre de citoyens possible, tout en participant à l'aménagement durable du territoire et à l'attractivité de l'agglomération, le schéma propose des critères de localisation pour les équipements métropolitains déterminés selon les termes du PMAD, des critères de localisation pour les équipements d'intérêt d'agglomération ainsi qu'un objectif relatif à l'accessibilité universelle pour l'ensemble des équipements collectifs. Il s'agit aussi de s'assurer que le milieu d'implantation est en mesure d'accueillir une nouvelle installation ou que les adaptations nécessaires seront réalisées afin de favoriser une intégration harmonieuse.

## OBJECTIFS

- Assurer une localisation optimale et une facilité d'accès aux équipements collectifs, soit:

Pour les nouveaux équipements d'intérêt métropolitain, une localisation:

- À moins de 1 km d'un point d'accès au réseau de transport en commun métropolitain;
- Sur un site accessible par transport actif;
- Dans le périmètre d'urbanisation, à proximité des secteurs urbanisés existants;
- Tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques.

Pour les nouveaux équipements d'intérêt d'agglomération<sup>17 18</sup>:

- Être accessible par les transports collectif, actif et routier;
- Être intégré à un secteur, existant ou projeté, où l'on retrouve des activités diversifiées;
- Privilégier les concentrations existantes d'équipements;
- Tenir compte des contraintes naturelles et anthropiques.

- Favoriser l'accessibilité universelle des nouveaux équipements et de ceux existants.

## L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Une offre commerciale équilibrée est essentielle pour qu'un cadre de vie soit complet et réponde aux besoins d'une population résidante.

L'agglomération de Montréal se caractérise par une armature commerciale de proximité, avec les rues commerçantes, par une tendance à la spécialisation, par un centre-ville distinctif et par une polarisation commerciale en bordure et à l'intersection de grands carrefours et corridors autoroutiers. Depuis les années 1970, l'arrivée des centres commerciaux régionaux dans la région de Montréal marque l'amorce d'un processus de polarisation de l'offre du commerce de détail. Dans les années 1990, cette tendance s'est fortement accentuée par l'entrée en scène des grandes surfaces, parfois regroupées en mégacentres.

Ces changements ont eu une incidence importante sur la structure commerciale des quartiers traditionnels. Certaines rues commerçantes ont vu la qualité de leur offre décliner, résultat de la baisse d'achalandage causée par l'apparition de nouveaux secteurs commerciaux, alors que d'autres réagissent à ces changements en accueillant de nouvelles formes de commerces et des entreprises de services. Ces dernières s'adaptent et se transforment en s'éloignant de l'offre traditionnelle pour tendre vers une certaine spécialisation, et génèrent parfois un rayonnement de type régional.

Le centre-ville de Montréal, pour sa part, fait figure de grande destination commerciale de la région montréalaise. Il se distingue des autres pôles commerciaux, notamment par sa configuration et par une partie de son offre commerciale.

La polarisation commerciale dans la région de Montréal génère des pôles majeurs et intermédiaires. Ces derniers, toutefois, deviennent de plus en plus vulnérables face à la polarisation de l'offre commerciale dans les pôles majeurs.



Image de l'entrée du Centre de soccer du Complexe environnemental de Saint-Michel

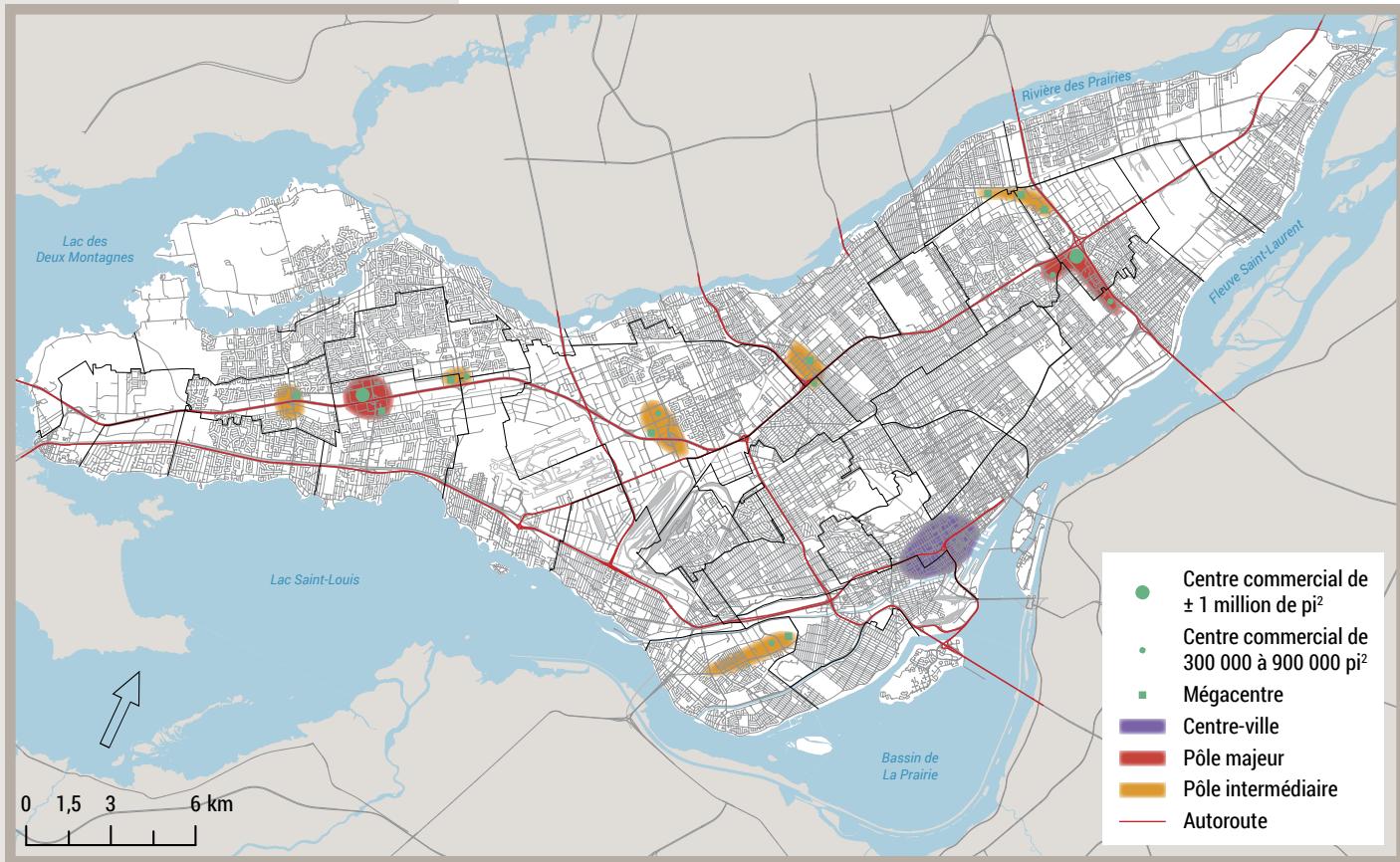


Le Centre Eaton de Montréal

17. Pour les équipements de santé, seuls les critères relatifs aux transports ainsi qu'aux contraintes naturelles et anthropiques sont applicables.

18. Ces critères pourraient ne pas s'appliquer s'il s'agit d'un équipement qui vise la conservation, la mise en valeur ou l'interprétation *in situ* d'un milieu ou d'une ressource.

**Carte 4 – Concentration d'établissements commerciaux**



## PÔLES COMMERCIAUX MÉTROPOLITAINS SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION

### 1. Centre-ville de Montréal

### 2. Pôles majeurs

Anjou – Versailles

Ouest de l'île

### 3. Pôles intermédiaires

De l'Acadie – Métropolitain

De la Côte-Vertu

Angrignon

Henri-Bourassa – Renaude-Lapointe

Saint-Charles – Route transcanadienne

Des Sources – Route transcanadienne

## ORIENTATION

Préserver, consolider et diversifier l'activité commerciale dans une perspective de cadre de vie complet

## OBJECTIFS

- Privilégier la consolidation et la valorisation des pôles commerciaux indiqués à la carte 4 – Concentration d'établissements commerciaux, ainsi que l'activité commerciale des rues, des axes et des centres commerciaux



L'activité commerciale de l'avenue Bernard



L'activité commerciale de l'avenue du Mont-Royal

Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

- Soutenir la fonction commerciale afin d'assurer la complémentarité de l'offre commerciale sur l'ensemble du territoire, notamment par le maintien des rues commerçantes à caractère traditionnel
- Optimiser les retombées positives du développement commercial sur la structure commerciale d'ensemble
- Assurer l'intégration harmonieuse de la fonction commerciale aux autres activités de la ville

#### INTERVENTIONS

*Le schéma propose de:*

- Instaurer ou renforcer les mesures réglementaires appropriées afin de maintenir et de consolider l'activité commerciale des rues, des axes et des centres commerciaux;
- Dans les secteurs établis, limiter l'activité commerciale aux emplacements jugés pertinents;
- Élaborer un plan de mise en valeur et de développement adapté à la spécificité des rues commerçantes (plan commerce);
- Au sein des pôles majeurs, déterminer des objectifs et des critères de planification afin de développer une vision cohérente, de favoriser une cohabitation harmonieuse avec les secteurs d'emploi, de valider le potentiel de développement résidentiel en tenant compte des besoins en équipements collectifs et d'incorporer des critères de qualité de l'aménagement et de l'architecture;
- Assurer que le traitement des rues, des axes et des centres commerciaux vise à accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités;
- Mettre en place ou poursuivre des programmes de soutien pour les immeubles à usage commercial qui répondent à des objectifs adaptés au contexte particulier de chaque dynamique commerciale;
- Amorcer une réflexion sur les centres commerciaux de petite taille ou sous-utilisés et sur les secteurs commerciaux en déclin, pour assurer une requalification ou une transformation;
- Assurer un accès en transports collectif et actif aux différents pôles commerciaux ainsi qu'aux rues, axes et centres commerciaux;
- Encadrer la localisation et l'implantation des commerces structurants selon les critères suivants:

##### *Localisation*

- Contribuer à la consolidation des pôles majeurs et intermédiaires identifiés à la carte 4 – Concentration d'établissements commerciaux;
- Contribuer au renforcement des pôles d'emploi indiqués à la carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal;
- Offrir une desserte adéquate en transport collectif;
- Ne pas compromettre les efforts de protection et de mise en valeur des territoires d'intérêt;
- Utiliser en priorité les terrains vacants à vocation commerciale, notamment ceux du centre-ville lorsque l'activité commerciale s'y prête;

##### *Implantation*

- Intégrer les principes du développement durable dans l'aménagement des bâtiments et des espaces extérieurs;
- Favoriser l'aménagement de façades de qualité.

#### LES COMMERCES DE PROXIMITÉ

**Une part importante de la structure commerciale de l'agglomération de Montréal s'est toujours caractérisée par une organisation de proximité, enracinée dans les quartiers traditionnels. Chaque quartier ou voisinage possède sa rue commerçante et parfois, depuis l'après-guerre, un centre commercial de quartier. La rue commerçante fait partie du cœur du quartier ou du voisinage et regroupe une série de commerces et de services de proximité qui répondent aux besoins de la population du quartier ou du voisinage.**

**Des équipements collectifs et des espaces verts peuvent se greffer à cette dynamique commerciale de proximité et générer une animation urbaine.**



Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

**L'activité commerciale de l'avenue Laurier Ouest**

#### PLAN COMMERCE

**Le Plan commerce porte sur les trois axes de développement suivants :**

- Miser sur le centre-ville ;
- Saisir l'opportunité d'améliorer les milieux commerciaux avec les chantiers majeurs ;
- Développer une approche intégrée de l'offre commerciale.

# FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

## L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ

Géographiquement, le territoire de l'agglomération de Montréal se distingue par son caractère d'archipel, par les configurations dominantes de sa topographie, notamment le mont Royal, et par une succession de terrasses (les plus marquantes étant la terrasse Sherbrooke, le coteau Saint-Louis et les vallons formés par les dépressions des cours d'eau existants ou anciens).

Le territoire se caractérise aussi par la diversité des milieux bâties, héritages successifs des différentes périodes d'urbanisation. Les quartiers prennent souvent forme à partir d'éléments structurants du passé comme les tracés fondateurs, l'orientation d'une grille de rues selon le parcellaire agricole d'origine ou encore l'orientation d'une grille de rues planifiée. Le tissu urbain varie d'un secteur à l'autre de l'agglomération et ses caractéristiques (la densité du cadre bâti, l'échelle de la trame viaire ou du parcellaire, le gabarit et la volumétrie des constructions, les langages architecturaux dominants, etc.) contribuent à créer une identité propre à chaque milieu.

Les bâtiments participent au caractère de la rue et jouent un rôle important dans la qualité d'un cadre de vie. L'harmonie architecturale des bâtiments d'un voisinage, malgré les différences entre les époques de construction ou les compositions architecturales, doit avoir préséance. L'architecture de qualité se caractérise par sa capacité à s'inscrire dans un contexte existant, à respecter le caractère de la rue et du cadre bâti immédiat, à intégrer des principes de développement durable et à générer une convivialité pour les occupants.

La consolidation et la transformation nécessaires de certains secteurs en désuétude entraînent la reconstruction de la ville sur elle-même. Ces opérations présentent des occasions de renouvellement urbain et d'accueil de nouveaux ménages. La volonté de soutenir la création de milieux de vie compacts et diversifiés doit se réaliser dans le respect des spécificités de chaque milieu, à la lumière d'une bonne compréhension de la relation entre la ville et son site.



La rue McTavish, une initiative qui valorise la primauté du piéton

Les lieux publics font partie intégrante des nouveaux quartiers et leur conception doit viser à créer des espaces de socialisation qui permettront de répondre aux divers besoins de leurs utilisateurs, notamment les personnes à mobilité réduite, en intégrant les principes de l'accessibilité universelle. L'organisation des quartiers, par la densité du bâti, par la diversité des fonctions, par la présence du transport collectif ainsi que par la qualité des aménagements du domaine public, exerce une forte influence sur la façon dont les citoyens se déplacent pour mener leurs activités quotidiennes.

Le cadre urbain montréalais favorise généralement les déplacements à vélo et à pied et contribue ainsi à un mode de vie physiquement actif. Il est donc souhaitable d'encourager le développement de ces modes de déplacement afin de diminuer la dépendance à l'automobile, notamment par des aménagements destinés à réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers. Il s'agit de renforcer la place du piéton et du cycliste sur le domaine public et d'assurer la convivialité et la sécurité de ces déplacements par des moyens tels que des mesures d'apaisement de la circulation, des liens cyclables, des promenades urbaines, etc.

Le design urbain permet l'intégration d'un savoir créatif à un processus d'élaboration, de consolidation ou de rehaussement de la qualité d'un cadre de vie. Cette créativité prend notamment en considération la persistance des traits caractéristiques d'un cadre de vie, malgré l'évolution de son tissu urbain. Le design urbain permet aussi de proposer des formes contemporaines qui comportent une réinterprétation des traits caractéristiques de l'identité montréalaise. L'amalgame de ces traits, de la créativité de nos concepteurs et des influences des courants internationaux produit un environnement contemporain authentiquement montréalais. Les principes mis de l'avant par le U.S. Green Building Council pour le développement de quartiers de type LEED ND peuvent servir de référence pour réaliser l'orientation ainsi que les objectifs et les interventions qui suivent.

#### ORIENTATION

Favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux

#### OBJECTIFS

- Favoriser des aménagements respectant les spécificités de la trame urbaine, du cadre bâti et des caractéristiques naturelles des différents milieux
- Favoriser une intensification et une diversification des activités urbaines aux abords des points d'accès au réseau de transport collectif, tout en assurant la complémentarité avec les autres modes (terminus d'autobus, support à vélo, aménagement pour le piéton)



Intersection avec saillies de trottoirs qui favorisent la sécurité du piéton



**21 balançoires, installation éphémère sur le domaine public, créant un espace de socialisation**



**Le pavillon d'accueil du Complexe environnemental de Saint-Michel, un exemple d'architecture innovante**

## FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

- Favoriser la conception de quartiers qui incitent à un mode de vie physiquement actif par des déplacements à pied et à vélo et réduire la dépendance à l'automobile
- Favoriser une architecture innovante, performante sur le plan environnemental et intégrée à son milieu
- Intégrer les principes de l'accessibilité universelle dans la conception des projets d'aménagement du domaine public et d'architecture

### INTERVENTIONS

*Le schéma propose de:*

- Concevoir des aménagements basés sur une lecture historique du territoire;
- Poursuivre la mise en place d'aménagements favorisant la circulation sécuritaire des piétons et des cyclistes;
- Poursuivre la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation au sein des quartiers;
- Développer le réseau cyclable de manière à relier les différents pôles d'activité et à assurer sa continuité en complémentarité avec le transport collectif;
- Concevoir et réaliser des aménagements respectant les spécificités historiques des quartiers et intégrés à des initiatives valorisant la primauté du piéton (quartiers verts, zones à caractère piéton, rue partagée, etc.), notamment dans les quartiers centraux des municipalités;
- Reconnaître les tracés fondateurs<sup>19</sup> afin que les aménagements prennent en considération leur importance historique;
- Concevoir des projets d'architecture permettant d'atteindre une efficacité énergétique optimale, en misant prioritairement sur des approches bioclimatiques (solutions passives: énergie solaire, ventilation, éclairage naturel, isolation, etc.);
- Concevoir des aménagements respectant les principes de l'accessibilité universelle.



**Aménagement contemporain en milieu patrimonial basé sur une lecture historique du quartier**

19. Recensés dans les cahiers du patrimoine urbain réalisés par la Ville de Montréal de 2003 à 2004 dans le cadre de l'élaboration du *Plan d'urbanisme de Montréal de 2004*. Cet inventaire est disponible sur le site de la Ville, à l'adresse suivante: ville.montreal.qc.ca/portal/page?\_pageid=2240,2893649&\_dad=portal&\_schema=PORTAL.

## L'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

### L'adaptation aux changements climatiques par la lutte contre les îlots de chaleur, le verdissement et la gestion des eaux pluviales

#### Les îlots de chaleur

Le territoire de l'agglomération, qui est largement urbanisé, accueille son lot de véhicules, d'industries et de divers systèmes qui génèrent de la chaleur. En été, les conditions sont réunies pour voir apparaître le phénomène des «îlots de chaleur».

C'est surtout en période de chaleur accablante ou extrême que les îlots de chaleur, combinés ou non au smog, créent des situations à risque pour la santé des personnes vulnérables, notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant de problèmes cardiovasculaires ou respiratoires. La présence d'îlots de chaleur dans les quartiers résidentiels aura plus d'impact sur ces citoyens ainsi que sur les personnes défavorisées. En effet, ces dernières ont généralement moins accès à la climatisation, à des piscines ou à des lieux ombragés, autant de moyens d'atténuer l'effet néfaste de la chaleur sur le corps humain. Or, les changements climatiques entraîneront des récurrences plus fréquentes de canicules<sup>21</sup>.

Les îlots de chaleur couvrent 28 % de la zone urbaine de l'agglomération de Montréal. Le phénomène se concentre sur des terrains voués aux activités industrielles et commerciales, souvent caractérisés par la présence de vastes aires de stationnement et de grands toits plats qui absorbent d'importantes quantités de rayonnement solaire. Cette concentration du phénomène s'explique aussi par le fait que ces espaces manquent abondamment d'arbres.

Environ le tiers des secteurs résidentiels de l'agglomération de Montréal est affecté par les îlots de chaleur. Cette situation est préoccupante pour la qualité de vie des résidents de ces secteurs, puisque c'est souvent à la maison que les citoyens exercent des activités (sommeil, repas et loisirs) qui risquent davantage de leur faire ressentir les inconforts liés à la chaleur.



Jeu d'eau pour enfants

#### LES SURFACES MINÉRALISÉES ET

#### L'ÎLOT DE CHALEUR

« Les îlots de chaleur se définissent comme des zones urbanisées, caractérisées par des températures estivales plus élevées que l'environnement immédiat avec des différences qui varient selon les auteurs de 5 à 10 °C.<sup>20</sup> »

Les grandes régions urbaines comme Montréal sont particulièrement touchées par ce phénomène, puisque les surfaces minéralisées, y compris certains types de toits, tendent à absorber le rayonnement solaire de façon importante le jour, pour relâcher la chaleur ainsi accumulée durant la nuit. L'augmentation des températures de surface participe à la détérioration de la qualité de l'air et à l'accroissement de la demande énergétique en été, liée principalement à la climatisation.

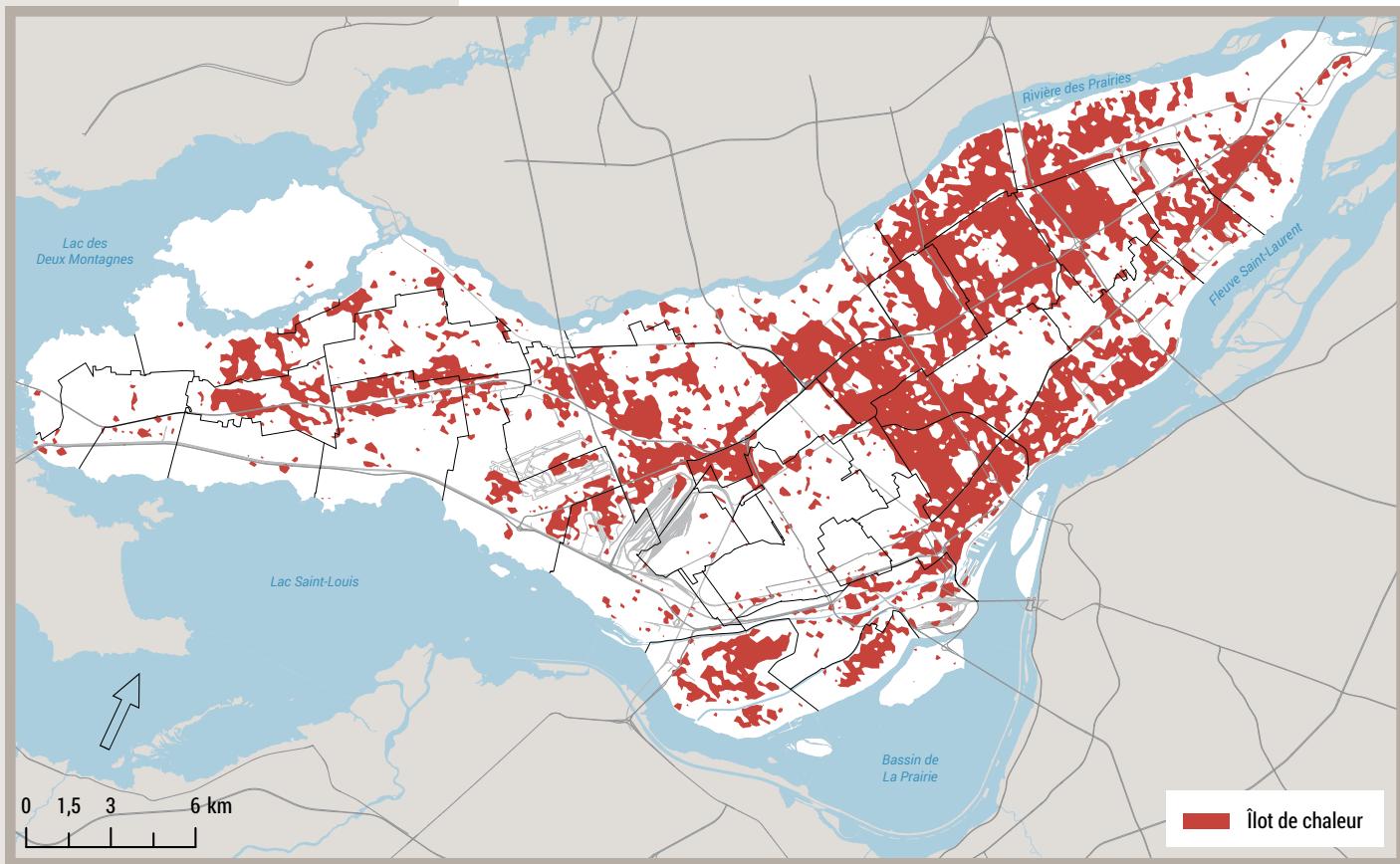
#### CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les changements climatiques définissent toute modification durable d'une ou de plusieurs des caractéristiques statistiques des variables du climat (p. ex. : la température et les précipitations) d'une région donnée. Concrètement, on estime les changements climatiques à venir en comparant un climat projeté pour un horizon futur (p. ex. : 2041-2070) à un climat du passé (p. ex. : 1971-2000). Les changements climatiques peuvent se traduire par des modifications dans la moyenne, dans la variabilité ou encore dans la fréquence et/ou l'intensité et/ou la durée des événements extrêmes. Les changements climatiques peuvent même entraîner l'apparition de phénomènes auparavant inexistant dans une région. (Source : Ouranos)

20. F. Cavayas et Y. Beaudoin, *Étude des biotopes urbains et périurbains de la CMM – volets 1 et 2, Rapport destiné au CRE de Laval*, janvier 2008.

21. Vescovi et collab., « Assessing public health risk due to extremely high temperature events: climate and social parameters », *Climate Research*, vol. 30, p. 71-78, 2005.

**Carte 5 – Îlots de chaleur**



Source: image du satellite Landsat V du 14 juillet 2011, traitée par le groupe de recherche sur les îlots de chaleur du Département de géographie de l'UQAM.

Analyse et adaptation: Ville de Montréal, températures de surface situées entre 29,89 °C et 42,66 °C.

## LA CANOPÉE ET L'INDICE DE CANOPÉE

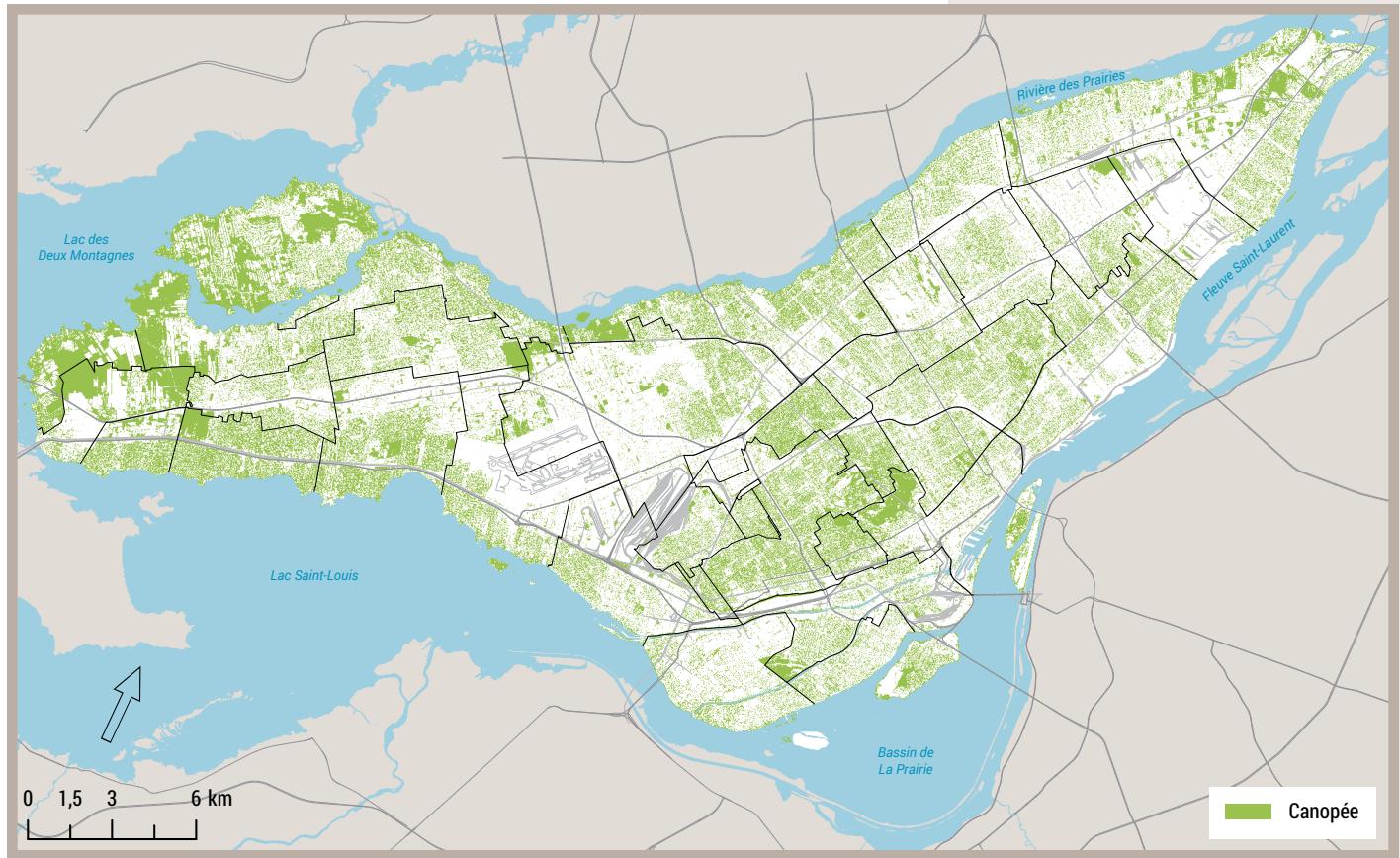
**La canopée désigne la superficie occupée par les branches et les feuilles des arbres appelée «couronne foliaire». Le rapport entre la superficie de la projection au sol de l'ensemble des couronnes foliaires des arbres de plus de trois mètres de hauteur d'un territoire donné et la surface totale de ce territoire donne l'indice de canopée. Le plan d'action Canopée propose la plantation de 300 000 arbres de 2012 à 2022 pour augmenter l'indice de canopée sur le territoire de l'agglomération à 25 % d'ici 2025.**

## La canopée ou le couvert arborescent

Les arbres qui composent la forêt urbaine de l'agglomération de Montréal contribuent à marquer le paysage<sup>22</sup> et à verdier le cadre de vie. Ils apportent également un lot d'avantages environnementaux, sociaux et économiques qui incitent à augmenter le couvert arborescent montréalais. Ce couvert arborescent, appelé aussi «canopée», se mesure à l'aide de l'indice de canopée. Selon cet indice, la canopée occupait, en 2007, 20,3 % du territoire de l'agglomération. La carte de la canopée montre comment se distribue cette canopée sur le territoire de l'agglomération. Cet indice de verdissement montre que certains secteurs sont davantage pourvus.

22. Pour les fonctions esthétiques des arbres, se référer à la section 2.3, «Mettre en valeur les territoires d'intérêt».

## Carte 6 – Canopée



Tirée de l'étude *La canopée montréalaise 2011*.

### AVANTAGES DES ARBRES ET DE LA VERTURE

#### Environnementaux

Biodiversité, ombrage réduisant les effets de la chaleur, rétention des eaux pluviales, assainissement de l'air.

#### Sociaux

Création de lieux de qualité pour retenir familles et travailleurs; diminution du stress urbain; plus grande fréquentation des places extérieures et socialisation.

#### Économiques

Augmentation de la valeur foncière des propriétés, économies en climatisation.

Toutefois, la forêt urbaine montréalaise est actuellement menacée par l'agrile du frêne, un insecte ravageur exotique qui constitue aujourd'hui la plus grande menace pour la forêt urbaine et les bois de l'agglomération. Ce coléoptère venu d'Asie s'attaque indifféremment à toutes les espèces de frênes et entraîne leur mort au bout de 2 à 5 ans. Or, les frênes représentent une grande part (environ 20 %) des arbres des terrains de la Ville de Montréal. Ils sont très présents dans les peuplements forestiers des grands parcs de l'agglomération et autres milieux naturels. L'infestation pourrait faire reculer la canopée de 2 % à 3 % sur un horizon de 15 ans. D'autres insectes ravageurs (ex.: longicorne asiatique) présentent des risques pour la survie de différentes espèces d'arbres. Il importera

# FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

Michigan State University, David Cappaert



Agrile du frêne adulte



Stationnement écologique aux Habitations Jeanne-Mance

## STATIONNEMENTS «ÉCOLOGIQUES»

**Le Bureau de normalisation du Québec (BNQ) a produit en 2013 un guide à l'intention des concepteurs d'aires de stationnement hors rue. Ce guide, qui intègre les préoccupations liées à la réduction des îlots de chaleur et à la gestion des eaux pluviales, n'est pas une norme en tant que telle. Il fournit toutefois des recommandations et des suggestions sur la réalisation de certains ouvrages comme les aménagements paysagers et les surfaces de roulement.<sup>23</sup>**

d'assurer un dépistage précoce des ravageurs déjà introduits sur le territoire ou pouvant l'être et d'appliquer les mesures de lutte appropriées.

Même sans agent perturbateur externe, la forêt urbaine décline lorsque les arbres vieillissent et dépassent leur stade de maturité, amorçant ainsi leur déprérissement. La perte simultanée d'arbres dans une même rue ou un même quartier entraîne un changement radical du cadre de vie. C'est pourquoi il importe de remplacer rapidement les arbres morts ou abattus et de bien planifier les plantations tant en matière de diversité des espèces que de distribution spatiale. Il va sans dire que la protection des arbres existants, en diminuant les dommages et l'abattage injustifié et en apportant les conditions nécessaires à leur croissance, revêt aussi une grande importance pour le maintien de la canopée.

## Les eaux pluviales et les risques d'inondation

Les changements climatiques modifieront la fréquence et l'intensité des précipitations. Puisque les sols sont de plus en plus imperméabilisés, les conditions sont réunies pour que le ruissellement des eaux augmente en volume. Lors de fortes pluies, les risques de refoulements d'égout et d'inondations augmentent, alors que le réseau de drainage devient saturé. Ces incidents constituent des dangers pour les personnes et occasionnent des pertes matérielles et financières substantielles pour l'administration municipale et les résidents. Là où le réseau d'assainissement est de type unitaire, notamment, les débits excédentaires composés d'eaux usées et d'eaux pluviales sont rejetés directement dans les cours d'eau, sans subir de traitement. Cela peut être néfaste pour les écosystèmes et compromettre certains usages des plans d'eau.

Les pratiques de gestion optimale des eaux pluviales (PGO) visent à agir en complément et en amont du réseau de drainage. Généralement associées à des infrastructures «vertes», les PGO sont des aménagements végétalisés visant à ralentir le ruissellement et à offrir une capacité de stockage des eaux pluviales. Cette complémentarité des infrastructures vertes avec le réseau de drainage contribue à augmenter le niveau de service de celui-ci, en sus des autres bénéfices écologiques obtenus (ex.: verdissement).

Certaines zones de dépression topographique, appelées «cuvettes», sont soumises à des inondations plus fréquentes. Ces cuvettes sont plus affectées par les eaux de ruissellement qui y convergent en raison de la topographie. Si d'autres conditions sont réunies, telles que la présence d'anciens cours d'eau souterrains, les risques d'inondations sont augmentés en cas de fortes pluies. Contrairement à la majorité des cas de refoulement ou d'inondation qui peuvent se régler par des mesures simples, comme la déconnexion des drains de toit ou l'installation de clapets antiretour, les cuvettes sont problématiques en milieu urbain dense. Il y a peu ou pas de solutions viables pour y remédier. Ainsi, le surdimensionnement des infrastructures est très coûteux et n'élimine pas le niveau de risque, il ne fait que le déplacer.

C'est pourquoi, dans un souci de prévention, les constructions se trouvant dans ces zones de contraintes particulières doivent être adaptées. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'aménager les cuvettes de manière à permettre des usages inondables pendant une courte période (ex.: parc, espace vert, etc.)<sup>24</sup>.

23. BNQ, *Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'intention des concepteurs*, BNQ-3019-190/2013, première édition, 14-02-2013.

24. Ce type d'aménagement doit être planifié avec précaution, en considérant que les espaces verts inondés périodiquement peuvent être propices à la prolifération d'espèces exotiques envahissantes telles que le phragmite.

Pour améliorer la qualité des eaux de ruissellement et en réduire les quantités, il faudra donc toujours prévoir l'implantation progressive d'infrastructures de captage, de rétention et d'infiltration des eaux de pluie. En complément, il faudra encourager les pratiques liées aux infrastructures vertes qui visent à faire des eaux pluviales un élément contribuant à l'amélioration du cadre de vie.

#### ORIENTATION

Assurer la réduction des risques associés aux impacts des changements climatiques

#### OBJECTIFS

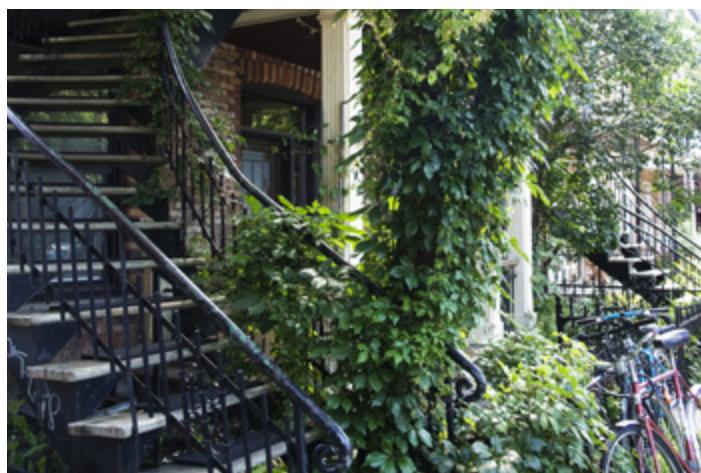
- Adopter les mesures appropriées pour lutter contre les îlots de chaleur
- Augmenter l'indice de canopée à 25 % d'ici 2025 ainsi que le verdissement général du territoire
- Réduire la quantité et améliorer la qualité des eaux de ruissellement

#### INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

*De plus, le schéma propose de:*

- Tenir compte de la topographie et du fonctionnement du réseau de drainage afin de déterminer les zones de contraintes, où la réglementation doit régir les usages affectés et définir des formes de bâts favorisant l'immunisation contre les inondations en sous-sol;
- Favoriser le ralentissement et la rétention en surface des eaux de ruissellement afin de compenser l'intensification des pluies qui résulte des changements climatiques;
- Harmoniser la réglementation sur la rétention des eaux pluviales, en y incluant notamment des critères de conception d'infrastructures vertes;
- Favoriser l'utilisation des eaux de ruissellement pour améliorer l'apport en eau dans les milieux naturels, notamment les cours d'eau intérieurs, de manière à soulager le réseau de drainage et à assurer le maintien des écosystèmes;
- Aménager les aires de stationnement extérieures en s'inspirant du *Guide à l'intention des concepteurs* du Bureau de normalisation du Québec;
- Mettre en œuvre des mesures de lutte contre l'agrile du frêne sur les terrains publics et privés de l'agglomération;
- Mettre en œuvre des mesures de plantation d'arbres sur les terrains de l'agglomération.



#### TOITS VÉGÉTALISÉS

La Ville de Montréal a publié un guide technique pour la construction de toits végétalisés. Ce guide indique la démarche à suivre en vue de s'assurer que ce type de toits atteigne les mêmes objectifs que ceux fixés par le Code de construction du Québec en matière de sécurité des personnes et de protection contre l'incendie et les dommages. Il s'applique à la conception de toits végétalisés pour les bâtiments régis par la réglementation de la construction de la Ville de Montréal, soit ceux exemptés de l'application du Code. Pour les bâtiments régis par le Code, il faut se référer à la Régie du bâtiment du Québec.

#### PLAN D'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Un premier plan d'adaptation aux changements climatiques pour le territoire de l'agglomération est en préparation pour 2015. Il permettra de limiter les conséquences négatives du climat changeant et de profiter des bénéfices potentiels.

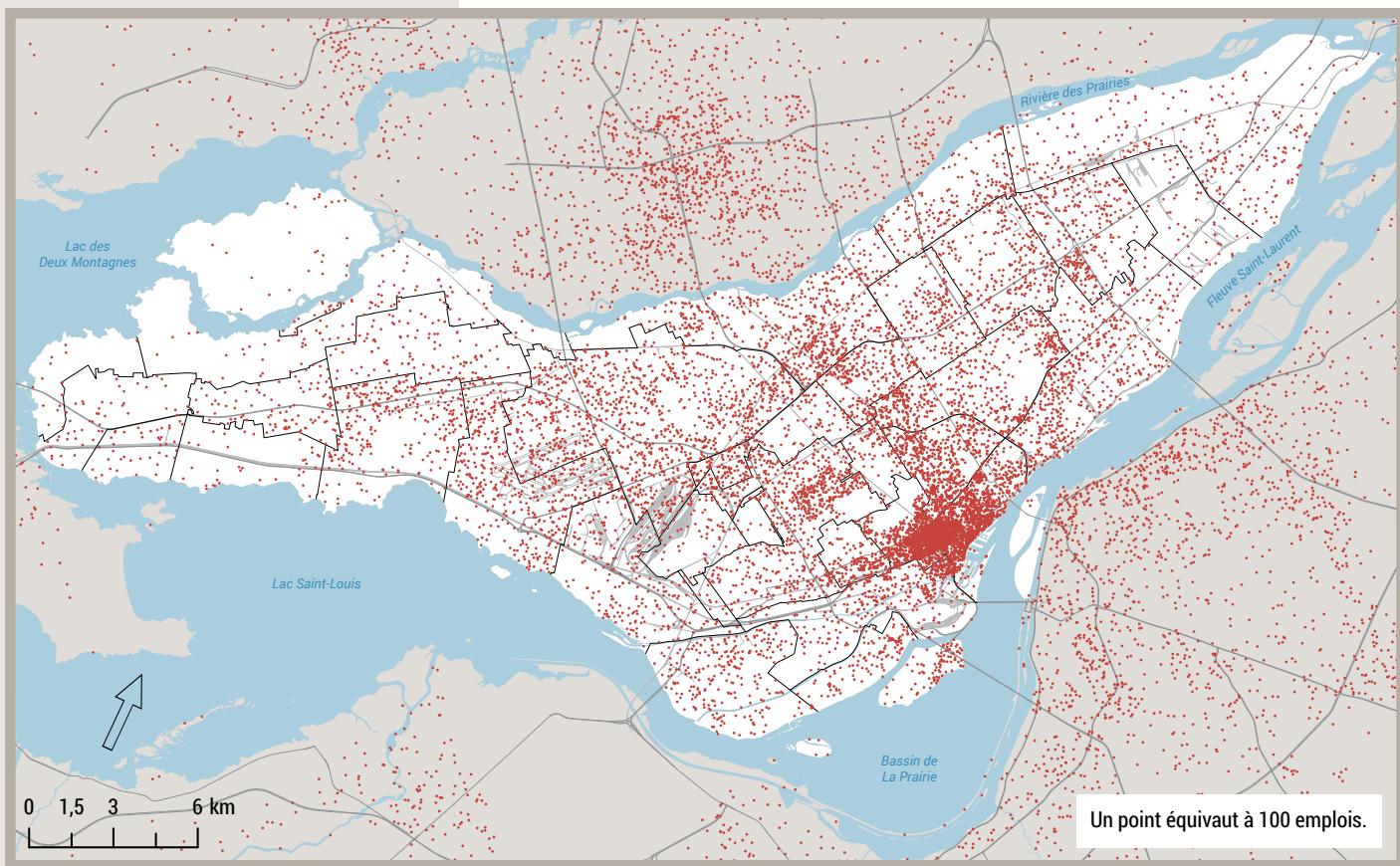
Ce plan vise à intégrer les enjeux climatiques autant dans la planification du territoire que dans les opérations d'entretien et de réfection, en tenant compte des contraintes et des opportunités associées aux changements climatiques. Il proposera une série de mesures destinées, entre autres, à contrer les îlots de chaleur, à retenir les eaux de pluie, et à augmenter la résilience des infrastructures et des bâtiments.

Les mesures d'adaptation en lien avec l'aménagement du territoire qui sont proposées dans le schéma seront donc complétées par des mesures de ce plan.

### LES SECTEURS D'EMPLOI

Au cours des 25 dernières années, l'économie de la région de Montréal a connu une mutation spatiale. L'emploi est plus dispersé sur le territoire qu'il ne l'était dans les années 1980, même s'il demeure concentré autour du centre-ville (voir la carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011). L'agglomération de Montréal comprend 64 % des emplois métropolitains (1,1 million sur 1,8 million), ce qui en fait le plus important centre économique de la région et du Québec. L'accès à ces secteurs d'emploi demeure névralgique pour maintenir le dynamisme de la métropole.

**Carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011**



Tiré de: Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages 2011*.

Traitements personnalisés selon les lieux de travail.

Compilation: *Montréal en statistiques*, Ville de Montréal.

L'économie de l'agglomération de Montréal est forte et variée. Même si elle a perdu des emplois au cours des dernières années, l'agglomération conserve le plus grand nombre d'emplois de la région en termes absolus, dont un grand pourcentage est à haut contenu de savoir. En 2011, le secteur tertiaire<sup>25</sup> représente, à lui seul, 87 % des emplois de l'île, soit plus d'un million d'emplois. Dans le reste de la région, les 530 000 emplois du tertiaire constituent une part de 81 %.

25. Le tertiaire comprend les services gouvernementaux ainsi que les services de consommation et de production. Ces services correspondent aux services publics (22) et aux services divers (41-91) du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), publié par Statistique Canada.

## VOIR LE TABLEAU 3 – DISTRIBUTION DES EMPLOIS (EN %) SELON LES GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, 2011, À L'ANNEXE II

La transformation de l'économie au cours des dernières décennies a profondément marqué la distribution de l'emploi dans l'agglomération et le reste de la région métropolitaine. Comme l'indique le tableau 4 – Répartition de l'emploi par secteurs d'activité économique, 1981-2011, certains secteurs liés au tertiaire ont connu d'importants gains d'emplois depuis 1981 dans l'agglomération. C'est notamment le cas du secteur des services aux entreprises<sup>26</sup>, le plus important moteur de création d'emplois de 1981 à 2011, ainsi que des services publics, d'enseignement et de santé, avec des gains de plus de 200 000 emplois. En revanche, l'agglomération a perdu 132 430 emplois dans le secteur de la fabrication durant cette même période, dont 50 000 dépendaient de l'industrie du vêtement. D'autres industries du secteur de la fabrication ont essuyé de lourdes pertes sur l'île durant cette même période, notamment la pétrochimie (-15 595 emplois) et les métaux (-30 120 emplois).

## VOIR LE TABLEAU 4 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, 1981-2011, À L'ANNEXE II

À l'instar de certains secteurs industriels, le secteur tertiaire connaît une période de grande transformation en raison de la part croissante du tertiaire moteur<sup>27</sup>. Ce dernier regroupe les services plus spécialisés comme l'information, la culture, les finances et les assurances, de même que les services immobiliers, professionnels, scientifiques et techniques. Au fur et à mesure qu'elles se spécialisent, les entreprises manufacturières font appel à d'autres entreprises pour leur fournir des services pointus.

En 2011, un peu plus de la moitié des emplois de l'agglomération (614 900 emplois ou 54 %) se situait dans le tertiaire moteur. Au cours de la dernière décennie, le tertiaire moteur a connu une croissance de près de 90 000 emplois. Notons également que dans la région de Montréal, sept emplois sur dix du tertiaire moteur se concentrent sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

## VOIR LE TABLEAU 5 – RÉPARTITION DES EMPLOIS DU TERTIAIRE ET DU TERTIAIRE MOTEUR À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMERATION DE MONTRÉAL, 2001-2011, À L'ANNEXE II

### Répartition de l'emploi au sein de l'agglomération : une économie concentrée et structurée autour de certains pôles économiques

L'une des particularités de la région de Montréal, et l'un de ses atouts, est la concentration d'emplois au sein de grands pôles économiques, dont le plus important est le pôle du Centre de Montréal. Ces pôles totalisent d'importants bassins d'emplois et présentent un potentiel de croissance et de création de la richesse. Leur influence découle aussi de la présence stratégique de réseaux de transport, tant routier que collectif, et du pouvoir attractif exercé par certains secteurs d'activité. L'île de Montréal abrite trois



### LA VITALITÉ DE L'ÉCONOMIE DE L'AGGLOMERATION DE MONTRÉAL REPOSE SUR DE SOLIDES LIGNES DE FORCE :

- Une économie diversifiée fournit 33 % des emplois du Québec et générant plus de 35 % de la richesse mesurée par le PIB ;
- Un réseau d'éducation, de recherche et de développement reconnu ;
- Une main-d'œuvre qualifiée ;
- Des secteurs résidentiels de qualité, situés à proximité d'un large bassin d'emplois ;
- Un bon système de transport collectif et d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.

### STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

À l'instar d'autres agglomérations, Montréal fait face à d'importants défis économiques.

*La Stratégie de développement économique 2011-2017 – Espace pour créer et réussir* détermine six grands chantiers pour lesquels des interventions prioritaires sont nécessaires afin d'assurer un environnement d'affaires propice à l'attraction et à la rétention d'entreprises et de talents.

#### Défis collectifs

- Mieux capitaliser sur les atouts de savoir et de créativité
- Relever le défi de la main-d'œuvre
- Développer davantage l'entrepreneuriat
- Accroître l'attractivité de la métropole

#### Défis municipaux

- Améliorer en continu l'offre de services aux entreprises, aux investisseurs et aux entrepreneurs
- Maintenir des zones de commerces et d'emplois, incluant les parcs industriels et technologiques, modernes et dynamiques

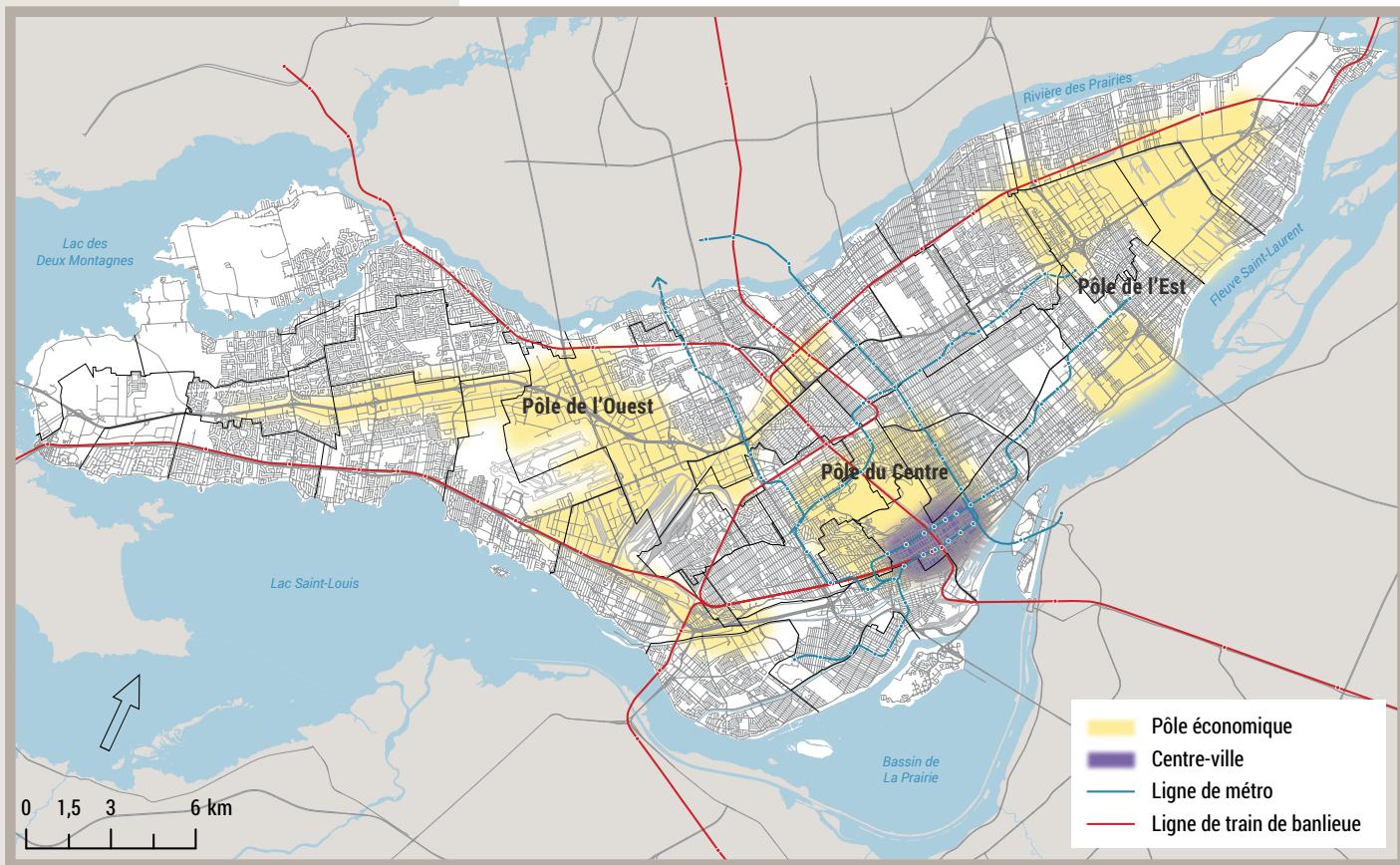
26. Ce secteur englobe les services professionnels, scientifiques et techniques (54), la gestion des sociétés et des entreprises (55) et le sous-secteur « services administratifs et de soutien » (56).

27. Précisément, les sous-secteurs suivants : industrie de l'information et industrie culturelle (51), finance et assurances (52), services immobiliers et services de location et de location à bail (53), services professionnels, scientifiques et techniques (54), gestion de sociétés et d'entreprises (55), services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement (56), services d'enseignement (61), soins de santé et assistance sociale (62), administrations publiques (91).

# SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

des principaux pôles économiques<sup>28</sup> de la région (plus de 730 000 emplois y sont situés, soit tout près des deux tiers des emplois de l'agglomération), ce qui en fait un centre économique majeur à l'échelle non seulement de la région, mais aussi du Québec (voir la carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal)<sup>29</sup>.

**Carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal**



## Le pôle du Centre: premier pôle économique de la région

Ce territoire constitue le premier pôle économique de la région métropolitaine, avec un peu plus de 420 000 emplois répartis au centre-ville et à son pourtour. Le pôle du Centre se démarque par la diversité de ses activités urbaines et par l'étendue de son réseau de transport collectif. Le centre de Montréal se distingue comme un haut lieu de finances, d'affaires, de savoir, d'innovation et de culture, avec la présence d'un centre des affaires, de nombreux établissements d'enseignement, d'hôpitaux universitaires et de prestigieuses organisations internationales. La fonction commerciale y est aussi très développée grâce à la concentration de galeries marchandes et de magasins phares; le centre-ville de Montréal demeure la destination commerciale par excellence de la région.

28. Les pôles économiques sont le fruit d'une analyse de la répartition spatiale des emplois au sein de l'agglomération. Chaque pôle est constitué de secteurs de recensement contigus ayant des similarités sur le plan de la structure de l'emploi.

29. Le PMAD détermine neuf grands pôles économiques au sein de la région montréalaise, dont six se trouvent sur l'île de Montréal: centre-ville, Université de Montréal, Saint-Laurent/Dorval, Anjou, Marché central et Port de Montréal/Hochelaga. Ces pôles font partie des trois pôles économiques de l'agglomération.

En 2011, les services aux entreprises comptent 42 % des emplois de ce pôle, suivis de l'enseignement et de la santé (21 %). Rappelons que la région accueille 180 000 étudiants universitaires, dont la plupart font leurs études dans l'un des établissements d'enseignement de l'agglomération.

VOIR LE TABLEAU 6 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DU CENTRE EN 2011,  
À L'ANNEXE II

#### **Le pôle de l'Ouest: un tissu industriel bien établi**

Le pôle de l'Ouest couvre un vaste territoire le long de l'autoroute 40 Ouest, à la jonction des autoroutes 15 et 13 et aux abords d'un tronçon de l'autoroute 20 Ouest. Il regroupe la plus importante concentration d'emplois après le pôle du Centre, avec quelque 241 000 personnes travaillant principalement dans la fabrication, le transport et l'entreposage (38 % des emplois). Le commerce comprend, pour sa part, 26 % des emplois et les services aux entreprises, 18 %. Ce pôle diversifié est aussi reconnu à l'échelle du Québec comme la première zone manufacturière spécialisée dans les hautes technologies. L'aéronautique, les télécommunications, la biotechnologie et la pharmaceutique sont des secteurs fortement représentés. Les entreprises en logistique, en lien avec les installations aéroportuaires, constituent une autre force du pôle de l'Ouest, dans un contexte où les activités de transport gagnent en importance pour les échanges commerciaux.

VOIR LE TABLEAU 7 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DE L'OUEST EN 2011,  
À L'ANNEXE II

#### **Le pôle de l'Est: un territoire en mutation**

Situé à la jonction de deux autoroutes d'importance (A-40 et A-25), le pôle de l'Est abrite plusieurs parcs industriels municipaux et des zones industrielles sous-utilisées qui présentent un potentiel notable de transformation et de requalification. Le pôle de l'Est regroupe 70 000 travailleurs employés, en grande partie, par des établissements manufacturiers de moyenne technologie (transport, entreposage, etc.). La fabrication, le transport et l'entreposage fournissent 22 000 emplois et sont suivis du commerce qui en réunit plus de 19 000. La présence du Port de Montréal, d'un réseau ferroviaire et d'un réseau autoroutier a largement contribué à l'essor d'une industrie plus traditionnelle dans ce secteur.

Les mutations économiques des dernières décennies ont entraîné la fermeture de plusieurs entreprises, accroissant du coup le taux d'inoccupation des espaces industriels, notamment dans le secteur des raffineries et de l'industrie pétrochimique. Aujourd'hui, plusieurs terrains «extensifs» de l'est sont sous-utilisés, vacants ou voués à le devenir au cours des prochaines années. La réhabilitation de ces terrains constitue un enjeu de premier plan dans cette partie de l'île, touchée par de complexes problématiques d'aménagement.

VOIR LE TABLEAU 8 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DE L'EST EN 2011, À L'ANNEXE II



**Vue aérienne de la zone industrielle de l'arrondissement de Saint-Laurent**

# SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE



Édifices du centre-ville

## ORIENTATION

Soutenir la vitalité et la complémentarité des secteurs d'emploi et des grands pôles économiques montréalais

## OBJECTIFS

- Renforcer les zones d'emploi existantes par une amélioration de la desserte en transport (routier, collectif et actif) et par des aménagements de qualité, bien intégrés au territoire
- Soutenir la transformation des zones d'emploi sous-utilisées à des fins économiques ou diversifiées (avec ou sans habitations)
- Soutenir l'implantation d'entreprises du tertiaire et d'entreprises manufacturières au sein de l'agglomération, tout en appuyant les secteurs d'activité qui participent à la diversification de la base économique
- Revoir les véhicules financiers permettant de soutenir la modernisation des secteurs d'emploi présents sur le territoire de l'agglomération
- Moderniser les secteurs d'emploi par l'intégration d'infrastructures numériques

## INTERVENTIONS

*Le schéma propose de:*

- Déterminer les terrains industriels dont la vocation est à revoir ou à confirmer;
- Mettre en place des mesures d'atténuation des nuisances générées par certains types d'activités industrielles afin d'assurer une cohabitation harmonieuse lorsque ces activités se déroulent à proximité d'usages sensibles<sup>30</sup>.

## LE CENTRE-VILLE

Le centre-ville de l'agglomération<sup>31</sup> joue un rôle fondamental pour l'économie montréalaise et celle du Québec. Il regroupe les grandes fonctions métropolitaines liées aux affaires et aux activités internationales touchant la culture, le tourisme, le divertissement, l'enseignement supérieur et la santé, tout en étant un lieu habité et animé.

La particularité et la diversité des activités du centre-ville, combinées à la présence du centre des affaires, du fleuve Saint-Laurent, des îles et du mont Royal, en font un lieu exceptionnellement attrayant pour les entreprises, la collectivité montréalaise et les touristes. Le centre-ville est sans contredit l'un des plus animés et des plus diversifiés d'Amérique du Nord.

Premier pôle économique de la région, le centre-ville de Montréal regroupe 60 % de la superficie totale des locaux pour bureaux de la région métropolitaine (soit 4,7 millions de mètres carrés), ce qui en fait une destination d'excellence pour les entreprises à valeur ajoutée et de l'économie du savoir.

En plus d'abriter les principaux pôles d'enseignement, de recherche et de santé de la région métropolitaine, le centre-ville accueille des milliers d'étudiants d'ici et de l'étranger qui contribuent activement au devenir de Montréal. Le dynamisme du milieu culturel et artistique constitue un atout indéniable du centre-ville. La diversité des équipements qui s'y trouvent de même que la variété des activités qui s'y déroulent, été comme hiver, font du centre-ville un lieu de diffusion artistique dont la portée dépasse largement les frontières du Québec.

30. Un «usage sensible» renvoie à un emplacement occupé par un usage résidentiel ou un équipement collectif et institutionnel.

31. Le territoire de référence provient d'un découpage établi par le décret de 2005 qui prévoit les aspects relevant du conseil d'agglomération.

La force concurrentielle du centre-ville s'explique aussi par le rattachement aux stations de métro de l'ensemble des activités de bureau et de commerce, de culture et de divertissement, d'enseignement supérieur et de santé.

#### ORIENTATIONS

Accroître le rayonnement du centre-ville sur la scène internationale

Le centre-ville est névralgique sur le plan économique et financier pour la région métropolitaine et le Québec. Malgré ses nombreux atouts, il fait face à une concurrence de plus en plus vive à l'étranger. Afin d'attirer un plus grand nombre de talents et de créateurs sur le territoire de l'agglomération, Montréal doit s'assurer d'offrir un environnement d'accueil de calibre international.

Assurer la création de milieux de vie diversifiés, de qualité et distinctifs

Être au cœur de la métropole, c'est vivre l'expérience d'une multitude de fonctions urbaines. Il faut, par conséquent, confirmer le rôle multifonctionnel du centre-ville par une offre diversifiée de logements, de services, de commerces et d'équipements dont la qualité des aménagements et de l'architecture doit aussi traduire la volonté de faire de ce territoire un lieu animé et d'avant-garde. La requalification de certains secteurs déstructurés constitue, à cet égard, l'occasion d'accroître le nombre de logements au centre-ville, tout en y maintenant une diversité d'activités urbaines.

Assurer l'accessibilité du centre-ville en tout temps

Le centre-ville de Montréal constitue le principal lieu de destination pour le travail et les études. Les deux tiers des déplacements vers le centre-ville, en période de pointe, s'effectuent d'ailleurs en transport collectif. Puisque de grands chantiers d'infrastructures routières verront le jour au cours des prochaines années, il faut en tout temps assurer un accès efficace au centre-ville par la mise en place de mesures appropriées de transport collectif et actif.

#### OBJECTIF

- Élaborer un plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville



Le centre-ville de Montréal, premier pôle économique de la région

#### POUR SOUTENIR LES AMBITIONS MONTRÉALAISES

Véritable carrefour d'innovation, de savoir et de culture, le centre-ville de Montréal doit être le lieu qui exprime les plus grandes ambitions des Montréalais d'aujourd'hui et de demain. Pour ce faire, la Ville de Montréal doit proposer une vision stratégique du centre-ville afin d'en assurer la croissance et le rayonnement à long terme, ici comme ailleurs, pour le plus grand bénéfice de la collectivité montréalaise.



La piste cyclable de la rue De Brébeuf

# SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Technoparc Saint-Laurent



Vue aérienne de l'Éco-campus Hubert Reeves et du réseau routier environnant

## L'ACCESSIBILITÉ DES PÔLES D'ACTIVITÉ

L'emplacement et le type d'implantation des activités urbaines au sein de l'agglomération influent sur le mode de transport utilisé pour y accéder. À l'inverse, l'efficacité des différents réseaux de transport agit sur la qualité de l'accessibilité des secteurs de l'agglomération.

À cet égard, le schéma vise à renforcer l'accessibilité des pôles d'activité, notamment en privilégiant l'utilisation des transports collectif et actif tout en diminuant le nombre de déplacements en automobile.

### Des réseaux de transport structurants pour la localisation des pôles d'activité

Le réseau supérieur de transport collectif doit viser, en fonction de sa capacité, une desserte adéquate de l'ensemble des secteurs de l'agglomération. Les infrastructures projetées doivent aussi participer à la requalification et à la valorisation du tissu urbain, en misant sur la complémentarité de la marche et du vélo. Ce réseau supérieur de transport collectif est composé :

- Des lignes de métro et de leurs prolongements;
- Des lignes de trains de banlieue et de leurs nouvelles gares;
- Du système rapide par bus dans le corridor du boulevard Pie-IX (à l'étude);
- Du projet de bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain (à l'étude).

Ce réseau est complété par plusieurs circuits d'autobus qui assurent une bonne fréquence, notamment par le réseau «10 minutes max» de la Société de transport de Montréal (STM)<sup>32</sup>.

En ce qui concerne le réseau routier, les réseaux artériel et autoroutier de l'agglomération assurent des déplacements efficaces et desservent les principaux pôles économiques, tout en protégeant la quiétude des quartiers résidentiels. Une planification générale du réseau artériel de l'agglomération est préconisée, par exemple en priorisant le transport collectif ou en coordonnant les feux de circulation, afin de faciliter les déplacements des personnes sur les axes ciblés. Le schéma répond ainsi à la demande de la CMM de déterminer les réseaux artériel et routier métropolitains<sup>33</sup>.

En tenant compte de ces réseaux, la localisation des activités doit être cohérente avec la desserte en transport correspondante. Les grands pôles d'activité, selon leur nature, doivent bénéficier d'une accessibilité répondant à leurs besoins. D'une part, les grands générateurs de déplacements d'employés, d'étudiants ou de visiteurs doivent être situés à proximité des points d'accès au réseau de transport collectif. D'autre part, les industries générant plusieurs déplacements par camions doivent être localisées à proximité des plateformes intermodales et du réseau autoroutier.

32. Il s'agit de circuits d'autobus assurant une fréquence de passage d'au plus 10 minutes aux heures de pointe ou de façon quotidienne pour certains circuits. Ces circuits sont déterminés par la Société de transport de Montréal.

33. Les autoroutes et les routes nationales sont répertoriées à la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit (critère 2.3.1 du PMAD).

## Les enjeux d'accessibilité selon les secteurs de l'agglomération

Dans l'agglomération de Montréal, les principaux enjeux d'accessibilité varient selon les secteurs. Le centre et les quartiers centraux de l'agglomération sont les secteurs de l'île où le réseau de transport collectif est le plus performant. Toutefois, l'accroissement de l'utilisation de ce réseau durant les dernières années provoque une surcharge sur certains tronçons durant les heures de pointe. L'amélioration de l'accessibilité du centre de l'agglomération est l'un des enjeux majeurs pour assurer le maintien de sa compétitivité et de son attractivité, sachant que le schéma vise à y intensifier les activités. Il s'avère important de bien desservir les équipements collectifs de l'agglomération en misant sur le transport collectif et, aux abords de ces équipements, sur des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes.

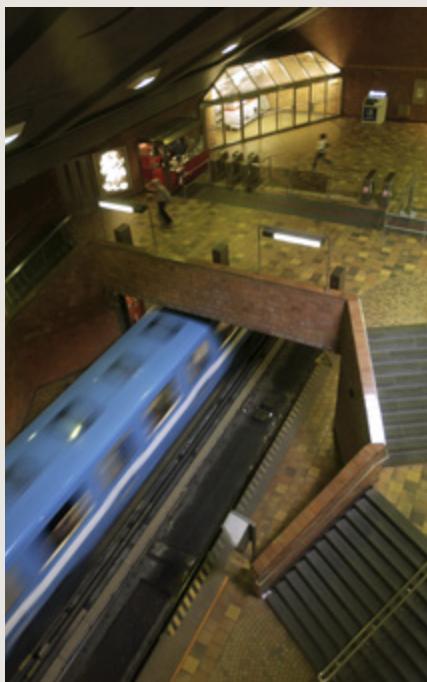
À cet égard, les déplacements à vélo et à pied sont de plus en plus populaires chez les Montréalais, notamment dans le secteur central de l'agglomération et au cœur de certains quartiers. Il s'agit d'aménager le domaine public en vue de réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers et d'offrir un milieu sain pour les déplacements actifs des citoyens, en poursuivant les efforts comme la mise en œuvre de mesures d'apaisement de la circulation et l'implantation d'infrastructures pour les cyclistes et les piétons. Ces mesures d'apaisement dans les rues locales tendent notamment à canaliser la circulation de transit sur les grandes artères. Celles-ci regroupent la plupart du temps des commerces, des équipements collectifs et des institutions générant bon nombre de déplacements à pied ou à vélo. L'intensité des déplacements effectués par les piétons et les cyclistes sur ces axes doit se refléter par un aménagement du domaine public cohérent et sécuritaire pour ces modes de transport: largeur des trottoirs, mobilier urbain, traverses piétonnes, diminution des effets de coupure dans les parcours. Le schéma mise sur les déplacements actifs pour promouvoir la santé et le bien-être des citoyens de l'île de Montréal et réduire les impacts environnementaux.

Dans les quartiers périphériques de l'agglomération, la desserte en transport collectif tend à être moins efficace. La configuration de la trame urbaine et la faible densité de l'occupation du territoire dans l'ouest et l'est de l'île limitent l'offre de transport collectif. De plus, dans certains secteurs industriels, le mode d'implantation des entreprises et la faible fréquence des trains de banlieue et des autobus diminuent l'attrait de ces circuits. Enfin, la faible densité d'emploi, l'accès aisément par automobile et l'offre importante en stationnement ne permettent pas de soutenir une desserte efficace en transport collectif.



Le campus de l'Université de Montréal, pôle d'activité important de Côte-des-Neiges

# SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE



La station de métro du Collège

## PLAN DE TRANSPORT

**Le conseil d'agglomération de Montréal a adopté en 2008 un plan de transport comprenant plusieurs orientations favorisant les transports collectif et actif. Pour 2017, ce plan sera révisé afin de démontrer l'avancement des projets et d'en actualiser les orientations. De plus, cette révision se fera parallèlement à l'élaboration d'une politique de stationnement et à la poursuite des plans locaux de déplacements.**

De plus, certains secteurs sont appelés à être transformés au cours des prochaines années, ce qui générera une nouvelle demande en transport. L'accessibilité de ces sites doit être améliorée et la desserte en transport collectif nécessite une planification en amont afin de répondre aux nouveaux besoins en déplacements qu'ils vont engendrer.

Enfin, les liens avec les municipalités de l'extérieur de l'agglomération demeurent primordiaux, notamment en transport collectif. La forte croissance de la demande en transport collectif fait en sorte que les infrastructures (stationnements incitatifs, trains de banlieue, terminus centre-ville, rabattements d'autobus) ne suffisent plus à la demande. À cela s'ajoutent des milliers de navetteurs qui transitent chaque matin vers les lieux d'emploi de l'agglomération et qui génèrent une forte congestion routière. Les prochaines réfections routières qui seront entreprises sur l'ensemble du réseau auront des impacts certains, notamment sur les déplacements à vocation économique.

### Les projets en transports collectif et routier

L'agglomération de Montréal se démarque dans la région métropolitaine et en Amérique du Nord par un achalandage élevé du transport collectif, particulièrement dans sa partie centrale. Elle compte poursuivre dans ce sens, c'est-à-dire accroître davantage cet achalandage et réduire la dépendance aux déplacements en automobile.

En 2008, la part des déplacements des résidents de l'agglomération en transports collectif et actif, à la pointe du matin, était de 47 %: 32 % en transport collectif, 15 % à pied et à vélo. D'ici 2021, le schéma vise à hausser cette proportion à 55 %, soit 37 % en transport collectif et 18 % en transport actif.

Le schéma préconise, à court terme, l'implantation structurante de mesures préférentielles pour bus, telles qu'elles sont indiquées sur la carte 9<sup>34</sup> <sup>35</sup>. Cette carte présente également les grandes infrastructures de transport collectif actuelles et projetées.

Voici les grands projets d'infrastructures en transport collectif qui sont prioritaires pour l'agglomération:

- L'implantation d'un système rapide par bus sur l'axe du boulevard Pie-IX;
- Le prolongement de la ligne bleue du métro (5 stations), puis de la ligne orange (3 stations) sur l'île de Montréal;
- L'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi à partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport.

La réalisation de ces projets de transport collectif participe à l'atteinte de l'objectif du PMAD d'assurer qu'au moins 30 % des déplacements de la période de pointe du matin de la région métropolitaine seront effectués en transport collectif en 2021, ce qui correspond à une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à 2008 pour la région métropolitaine.

VOIR LA CARTE 9 – GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN TRANSPORT COLLECTIF

34. La possibilité d'implanter des mesures préférentielles pour bus sur les axes ciblés sera étudiée de concert avec la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, les arrondissements et les municipalités concernés.

35. Les mesures préférentielles pour bus actuelles sont indiquées sur la carte 39, à l'annexe I.

**Carte 9 – Grands projets d'infrastructure en transport collectif**



La carte 10 présente l'ensemble des améliorations à apporter au réseau routier, que ce soit en réhabilitant ou en construisant. Le schéma mettra l'accent sur la réhabilitation des infrastructures existantes, tout en reconnaissant la nécessité de prolonger certains tronçons routiers. Pour l'ensemble des projets, le schéma préconise l'intégration de mesures favorisant les transports collectif et actif à même l'emprise de ces nouvelles infrastructures, là où le milieu le permet. Certains projets relevant du conseil d'agglomération et des conseils de ville sont prévus sur un horizon à court terme, soit :

- Raccorder les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount;
- Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain;
- Prolonger le boulevard de l'Assomption;
- Recouvrir l'autoroute Ville-Marie entre la rue Sanguinet et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville<sup>36</sup> et terminer la modernisation de la rue Notre-Dame Est.

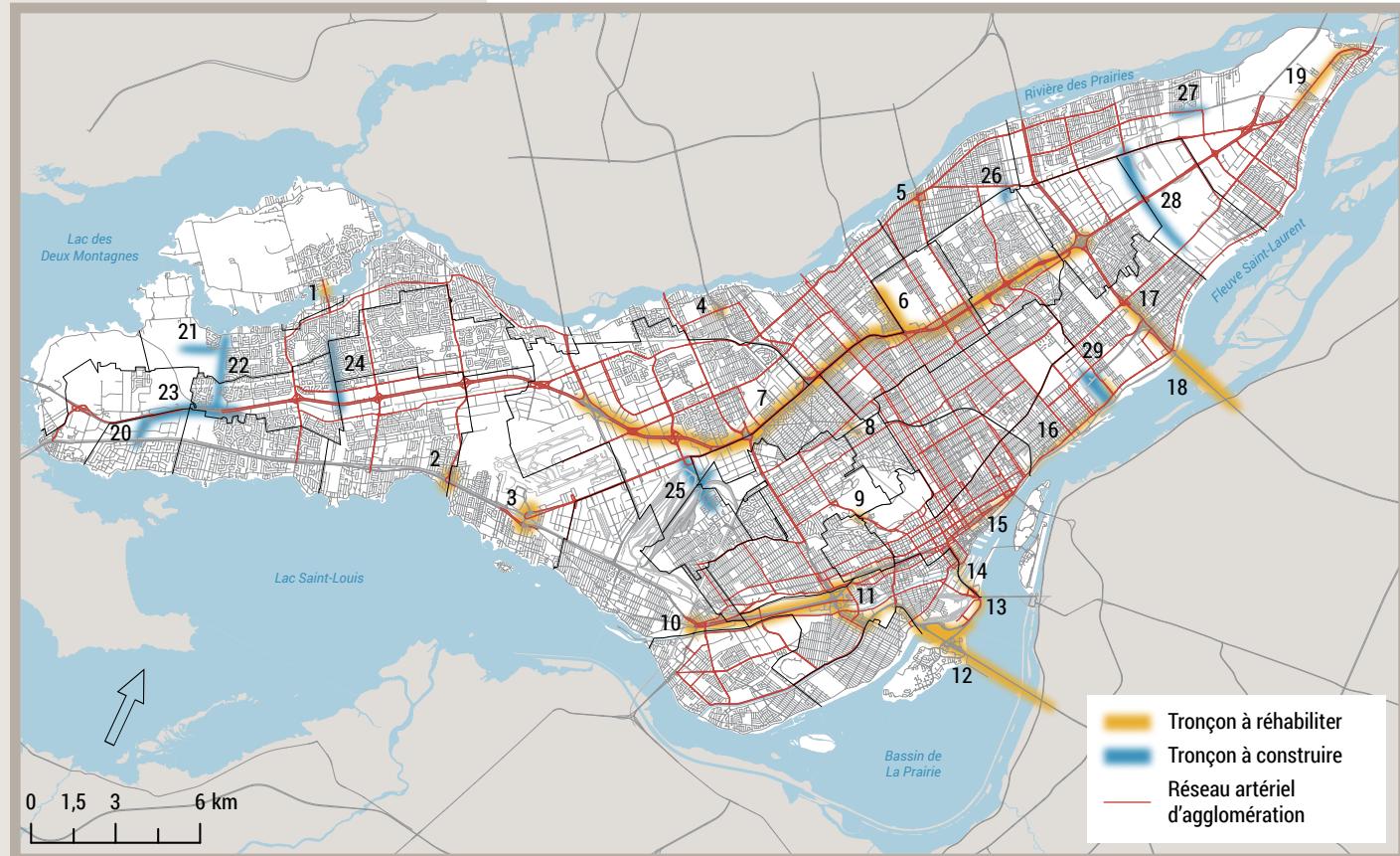


**Train de banlieue**

36. Le projet dans son intégralité est prévu entre la rue Saint-Urbain et l'avenue De Lorimier.

# SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

**Carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération**



**Nº Grands projets routiers de réhabilitation et de construction**

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard</li> <li>2 Réfection de l'échangeur des Sources</li> <li>3 Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau</li> <li>4 Compléter l'échangeur Salaberry – A-15</li> <li>5 Réaménager le carrefour des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est (projet en cours)</li> <li>6 Réaménager l'avenue Papineau, entre le boulevard Crémazie Est et la rue de Louvain Est</li> <li>7 Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)</li> </ol> | <p><b>Responsabilité</b></p> <p>Municipale</p> <p>Provinciale</p> <p>Provinciale avec participation municipale</p> <p>Provinciale</p> <p>Municipale</p> <p>Municipale</p> <p>Provinciale avec participation municipale</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Nº	Grands projets de réfection et d'amélioration routière (suite)	Responsabilité
8	Améliorer le viaduc Rockland	Municipale
9	Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges–Remembrance	Municipale
10	Réaménager l'échangeur Saint-Pierre	Provinciale
11	Réaménager le complexe Turcot	Provinciale avec participation municipale
12	Construire un nouveau pont en remplacement du pont Champlain	Fédérale
13	Réaménager l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Havre	Fédérale
14	Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (projet en cours)	Municipale
15	Recouvrir l'autoroute Ville-Marie, entre la rue Saint-Urbain et l'avenue De Lorimier	Partagée
16	Moderniser la rue Notre-Dame Est	Partagée
17	Réaménager l'A-25 et ses voies de desserte (projet en cours)	Partagée
18	Réaménager le tunnel Louis-H.-La Fontaine	Provinciale
19	Réaménager la rue Sherbrooke Est	Municipale
Nº	Grands projets de construction routière	Responsabilité
20	Ajouter un lien entre l'A-40 et l'A-20 dans l'ouest de l'agglomération	Partagée
21	Prolonger le boulevard de Pierrefonds	Municipale
22	Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	Partagée
23	Aménager des voies de desserte sur l'A-40 dans l'ouest de l'agglomération	Provinciale
24	Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40	Partagée
25	Raccorder les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount	Municipale
26	Raccorder le boulevard Langelier	Municipale
27	Parachever le boulevard Maurice-Duplessis (projet en cours)	Municipale
28	Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	Municipale
29	Prolonger le boulevard de l'Assomption	Municipale

Les cartes 9 et 10 contiennent l'ensemble des projets prévus au cours des prochaines années afin de répondre aux différents enjeux de mobilité.

# SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

## ORIENTATION

Améliorer l'accessibilité de l'agglomération en fonction des enjeux des différents secteurs

## OBJECTIFS

- Accroître et améliorer l'offre en transports collectif et actif ainsi que la complémentarité de ces modes de transport afin que 55 % des déplacements des résidents de l'agglomération, en pointe du matin, s'effectuent en transports collectif et actif d'ici 2021
- Favoriser un accès plus grand, par tous les modes de transport, aux secteurs enclavés ou mal desservis
- Contribuer à la réalisation des projets de transports collectif et routier qui sont prévus et assurer leur intégration harmonieuse au tissu urbain
- Maintenir et entretenir le réseau routier et maîtriser la congestion

## INTERVENTIONS

*Intégrer au plan d'urbanisme:*

- Le réseau existant et les grands projets d'infrastructures en transport collectif indiqués à la carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif, sauf les mesures préférentielles pour bus
- Le réseau routier existant et les grands projets routiers indiqués à la carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération

*Le schéma propose de:*

- Améliorer la desserte en transport en commun de l'ouest de l'île en s'appuyant sur le plan de mobilité de l'Ouest, notamment par:
  - L'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi à partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport;
  - L'amélioration du service sur les lignes de trains de banlieue;
  - L'optimisation des circuits d'autobus.
- Analyser la bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville, en évaluant différents modes de transport collectif: système léger sur rail, tram-train ou système rapide par bus;
- Élaborer des plans locaux de déplacements à l'échelle des arrondissements et des municipalités qui traduisent les orientations du schéma d'aménagement et du plan de transport à l'échelle locale, afin d'assurer la quiétude et la sécurité des quartiers résidentiels, tout en améliorant l'accès aux principaux pôles d'activité;
- Élaborer une politique de stationnement pour le territoire de l'agglomération et, en priorité, pour la partie centrale;
- Poursuivre le déploiement des modes alternatifs de transport par rapport à l'auto-solo (auto-partage, covoiturage, etc.) permettant de réduire la dépendance à l'automobile et le volume de circulation;
- Réviser le partage de la rue pendant des travaux de réfection routière afin de favoriser les déplacements actifs et en transport collectif;
- Privilégier l'implantation d'entreprises tributaires du transport de marchandises en bordure des grands axes autoroutiers;
- Intégrer des infrastructures favorisant les déplacements en transports collectif et actif lors de la réhabilitation ou de la construction de grands projets routiers;
- Encadrer les densités et les usages aux abords du réseau supérieur de transport collectif en vue d'augmenter la compacité des quartiers et la diversité des activités.

## LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE

Montréal constitue une plaque tournante du transport des marchandises, tant pour l'Est du Canada que pour le Nord-Est du continent américain. Le transport des marchandises a toutefois subi de grandes mutations depuis quelques années, notamment par l'apparition de réseaux d'infrastructures logistiques intermodales et d'infrastructures à vocation suprarégionale<sup>37</sup>. Aussi, le réseau routier est de plus en plus utilisé par le camionnage. Par son histoire, le cœur de l'agglomération accueille de nombreuses installations destinées au transport régional et international des marchandises, ce qui ajoute une pression sur l'utilisation de ces installations et une contrainte à l'utilisation du sol. Afin de relever ces défis, le transport des marchandises doit être considéré sous une perspective globale et régionale.

Tonnage de marchandises transportées (en %), selon le mode, pour la région métropolitaine			
Camion	Bateau	Train	Avion
67,7 %	19,3 %	12,8 %	0,1 %

La plupart des déplacements en camion qui se font au sein de l'agglomération sont générés par la présence de plateformes intermodales sur l'île, soit le Port de Montréal ainsi que les trois principaux sites de triage ferroviaires (et leurs terminaux rails-route) situés à proximité de l'aéroport et reliés au réseau autoroutier. Le Port de Montréal exploite un réseau ferroviaire avec accès aux quais qui est directement relié aux réseaux ferroviaires nord-américains du CP et du CN. L'accès au port se fait principalement par la rue Notre-Dame et l'autoroute 25. À l'échelle de l'agglomération, la mise en place d'un réseau de camionnage a permis de circonscrire les déplacements en camion à certains axes.



Activité de transbordement portuaire



Transport de marchandises par voie ferroviaire



Conteneurs dans le port de Montréal

37. Communauté métropolitaine de Montréal, *Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise, Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques*, 2010, 37 p. [Rapport d'Alexandre Lambert réalisé pour la CMM]

# SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

Les infrastructures de transport des marchandises sont très utilisées. Le réseau routier de l'agglomération est aux prises avec une congestion récurrente<sup>38</sup>. Le trafic de conteneurs par bateau est voué à croître et la possibilité d'expansion du Port de Montréal est limitée. Le manque de connexions directes avec l'Asie et l'Amérique du Sud depuis l'aéroport de Montréal impose une contrainte à la croissance du cargo. Dans un contexte où les activités de transport à l'échelle mondiale devraient doubler, voire tripler au cours des 30 prochaines années<sup>39</sup>, ces enjeux s'avèrent primordiaux pour le positionnement de la région métropolitaine.

Plusieurs projets de réfection routière sont prévus dans les prochaines années, ce qui aura un impact certain sur la circulation automobile et sur les patrons de déplacement des camions. Étant donné les prix des terrains et la congestion routière, les entreprises de camionnage et d'entreposage tendent à se délocaliser en périphérie<sup>40</sup>. Toutefois, il est prévu que les grandes infrastructures intermodales (aéroport, port, terminaux rails-route) en transport des marchandises demeurent au sein de l'agglomération.

Afin de maintenir les échanges économiques, Montréal doit faciliter l'accès aux plateformes intermodales. Pour conserver des entreprises en logistique et assurer le développement de ce secteur d'emploi<sup>41</sup> sur l'île de Montréal, le schéma doit cibler des lieux propices, à proximité de grandes infrastructures. À l'ouest, profitant des infrastructures aéroportuaires et d'importantes plateformes ferroviaires, plusieurs entreprises en logistique se sont installées entre les autoroutes 20, 13, 520 et 40. L'est de l'agglomération, afin de renforcer la position économique du Port de Montréal, pourrait accueillir des activités de logistique sur des terrains sous-utilisés ou en transformation.

La logistique et la distribution évoluent constamment et on peut s'attendre à des changements importants au cours des prochaines années. Il s'agira pour Montréal d'en tirer profit et d'en limiter les impacts sur l'environnement urbain.

## ORIENTATION

Optimiser les déplacements à vocation économique

## OBJECTIFS

- Faciliter l'accès aux plateformes intermodales pour favoriser l'intermodalité
- Consolider les activités de logistique aux abords des plateformes intermodales et des axes autoroutiers

## INTERVENTIONS

- Intégrer au plan d'urbanisme, en tenant compte de leurs impacts, les plateformes intermodales, le port et l'aéroport ainsi que le réseau autoroutier, comme cela est indiqué à la carte 11 – Transport à vocation économique

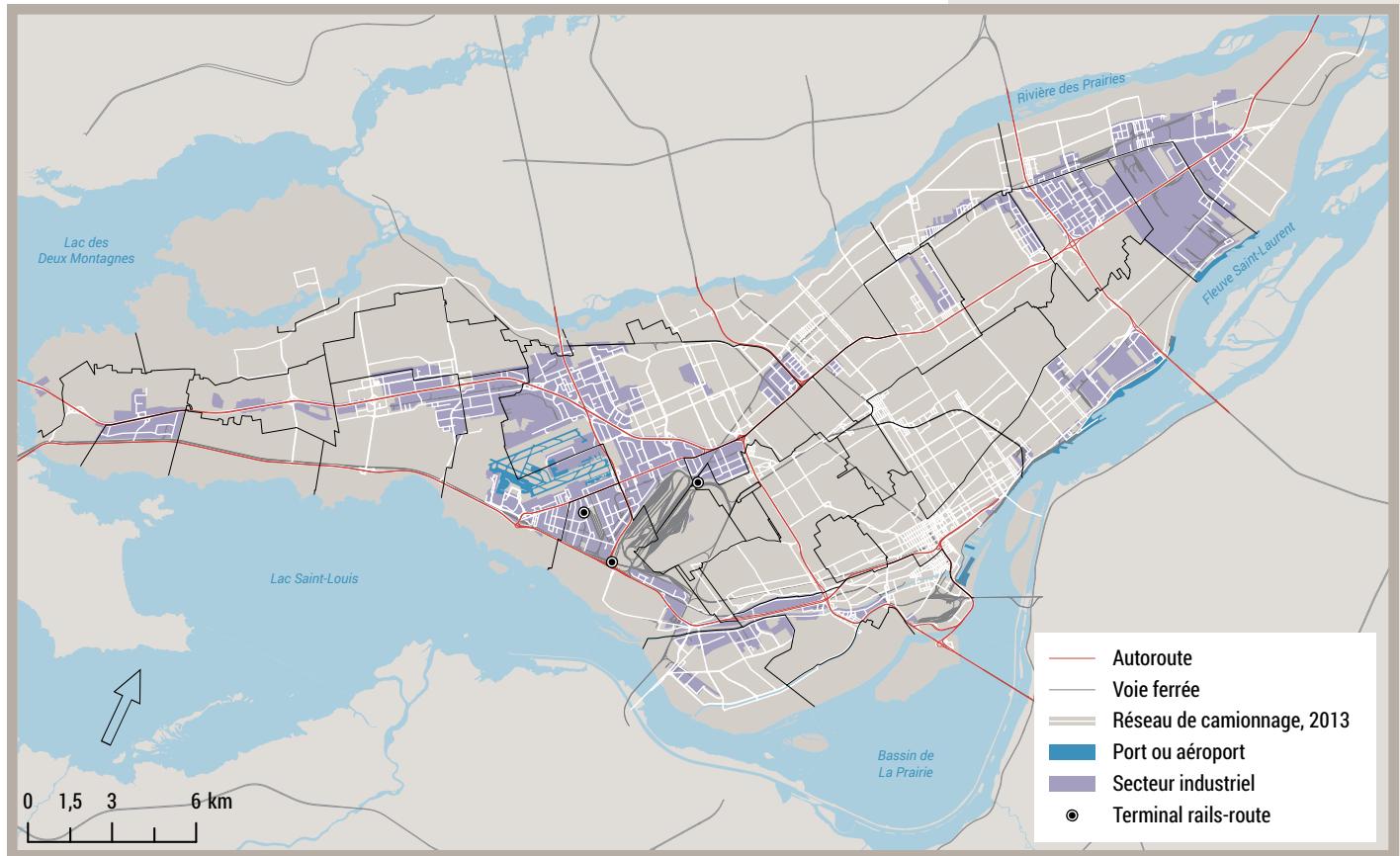
38. Selon le *Congestion Duration Index* (CDI) qui indique pendant combien d'heures un tronçon doit théoriquement fonctionner au maximum de sa capacité pour répondre à la demande. La majeure partie du réseau autoroutier montréalais est utilisée en moyenne pendant 12 heures et plus par jour (données de 2008). Source: ministère des Transports du Québec, *Portrait québécois du transport des marchandises de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec*, 2013.

39. OCDE, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030*.

40. Source: Statistique Canada. Traitement effectué par la Division de la planification urbaine.

41. Le secteur de la logistique regroupe des emplois dans plusieurs secteurs d'activité, notamment l'exploitation d'installations d'entreposage, les transports, les services-conseils, les activités de soutien, les services-logistiques, etc.

**Carte 11 – Transport à vocation économique**



Le schéma propose de:

- Réaliser les grands projets routiers en lien avec les plateformes intermodales afin de préserver et dynamiser les activités économiques en lien avec les installations portuaires, les plateformes intermodales et les corridors ferroviaires;
- Considérer comme conditions préalables à la mise en place de pôles logistiques l'efficacité, la capacité suffisante et la proximité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers réseaux (maritime, ferroviaire, aérien, routier). L'aménagement de ces pôles devra prendre en compte leur intégration aux secteurs environnants afin de minimiser les impacts engendrés par les activités de logistique;
- Développer des secteurs spécialisés en logistique dans l'est de l'agglomération afin d'établir une synergie économique avec les activités du Port de Montréal;
- Consolider la position du secteur destiné à la logistique, dans l'ouest de l'île, aux abords de l'aéroport et des gares de triage;
- Mettre en place un comité regroupant l'ensemble des partenaires pour:
  - Analyser la dynamique du secteur d'emploi lié à la logistique à l'échelle de la région métropolitaine ainsi que ses retombées pour l'agglomération de Montréal;
  - Étudier de nouveaux modes de distribution, notamment en ce qui concerne la logistique urbaine (livraison à domicile, etc.);
  - Soutenir Aéroports de Montréal dans ses démarches pour accroître le nombre de liaisons directes, notamment avec l'Asie et l'Amérique du Sud, afin de soutenir le développement économique.

## LE PATRIMOINE, UNE DÉFINITION

**Le patrimoine désigne tout objet ou ensemble, naturel ou culturel, matériel ou immatériel, qu'une collectivité reconnaît pour ses valeurs de témoignage et de mémoire historique en faisant ressortir la nécessité de le protéger, de le conserver, de se l'approprier, de le mettre en valeur et de le transmettre.** (Source : Ville de Montréal, *Politique du patrimoine*, 2005)

## LE PATRIMOINE BÂTI D'INTÉRÊT

### MÉTROPOLITAIN DÉTERMINÉ AU PMAD

**Pour le territoire de l'agglomération de Montréal, le PMAD détermine les ensembles patrimoniaux métropolitains suivants :**

- Péetrochimie ;
- Secteur de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine ;
- Secteur du parc Maisonneuve ;
- Secteur de Maisonneuve ;
- Port de Montréal ;
- Îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ;
- Vieux-Port de Montréal et Cité du Havre ;
- Vieux-Montréal ;
- Centre-ville ;
- Faubourg des Récollets ;
- Secteur Ontario–Quartier Latin–Saint-Laurent ;
- Plateau Mont-Royal ;
- Boulevard Saint-Laurent ;
- Ville Mont-Royal ;
- Outremont ;
- Mont Royal et Université McGill ;
- Notre-Dame-de-Grâce ;
- Notre-Dame-de-Grâce et Loyola ;
- Montréal-Ouest ;
- Centrale et rapides de Lachine ;
- Secteur de l'Hôpital Douglas ;
- Westmount et Notre-Dame-de-Grâce ;
- Secteur du canal de Lachine ;
- Pierrefonds, Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue et Baie d'Urfé .

## LE PATRIMOINE

Le territoire de l'agglomération de Montréal intègre un patrimoine vaste et diversifié. Le schéma d'aménagement et de développement met de l'avant un cadre de référence visant à mieux connaître, protéger et mettre en valeur le patrimoine, selon une approche souple et rigoureuse.

Il importe d'établir ce cadre, puisque l'identité culturelle d'une collectivité est le produit d'une riche histoire qui, sur le territoire, se manifeste dans son patrimoine. La prise en compte du patrimoine dans la conception de projets contemporains permet d'ancrer ceux-ci dans la réalité de la ville. En s'appuyant sur l'intelligence des lieux que permet la compréhension du patrimoine, les interventions menées sur le territoire gagnent en richesse et en pertinence.

Dans la poursuite des objectifs du PMAD, le schéma désigne les éléments significatifs des ensembles patrimoniaux métropolitains par la détermination de secteurs de valeur patrimoniale, indiqués à la carte 12 – Patrimoine. Dans le respect du PMAD, le cadre méthodologique pour en arriver à ce découpage est celui des cahiers d'évaluation du patrimoine urbain, réalisés en 2003-2004 pour le *Plan d'urbanisme de Montréal de 2004*. Suivant les orientations portant sur le patrimoine, le schéma détermine, au document complémentaire, des mesures de protection et de mise en valeur afin d'assurer la protection des éléments significatifs du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

Le cadre de référence élaboré s'inscrit en continuité avec les orientations, objectifs et mesures du PMAD et du *Plan d'urbanisme de Montréal de 2004*, lequel avait conduit à la désignation d'immeubles et de secteurs d'intérêt patrimonial, de même qu'à la *Politique du patrimoine*. Il introduit par ailleurs de nouvelles mesures spécifiques ayant trait à certaines composantes de l'agglomération, notamment ses ensembles urbains d'intérêt, ses ensembles industriels d'intérêt, ses immeubles d'intérêt et les ouvrages de génie civil d'intérêt.

### Protection et mise en valeur du patrimoine

Afin d'assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine, le schéma recommande la mise à jour de la *Politique du patrimoine* adoptée en 2005.

De plus, le schéma détermine des orientations et propose des interventions selon les principales catégories patrimoniales suivantes:

- Site patrimonial déclaré, classé ou cité ;
- Grande propriété à caractère institutionnel ;
- Secteur de valeur patrimoniale ;
- Immeuble et lieu de culte d'intérêt ;
- Ouvrage de génie civil d'intérêt ;
- Secteur d'intérêt archéologique.

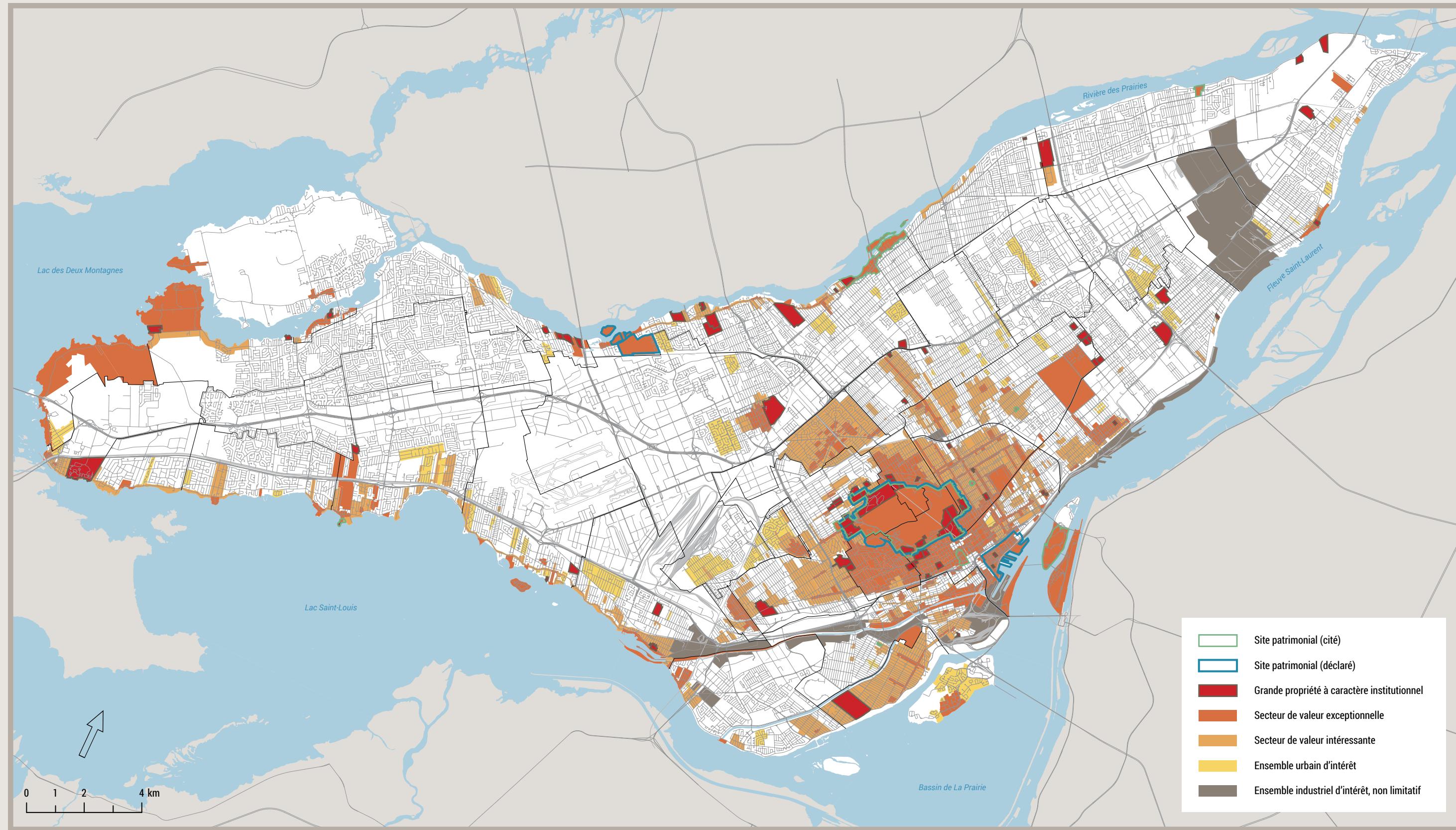
La carte 12 – Patrimoine traduit les objectifs et les grandes orientations d'aménagement du territoire en matière de patrimoine.

Afin d'appliquer les mesures destinées aux grandes propriétés à caractère institutionnel et aux lieux de culte d'intérêt, telles qu'elles sont prévues au document complémentaire, le schéma invite chaque municipalité à se doter d'un processus d'évaluation de l'intérêt patrimonial. Le guide intitulé *L'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu*<sup>42</sup>, élaboré par la Ville de Montréal, peut servir de référence.

VOIR LA CARTE 12 – PATRIMOINE

42. Ville de Montréal, Direction de la culture et du patrimoine, *L'évaluation de l'intérêt patrimonial d'un lieu*, 2012

Carte 12 – Patrimoine



## Les sites patrimoniaux déclarés, classés ou cités

Le mont Royal, le Vieux-Montréal<sup>43</sup> et le bois de Saraguay sont des sites patrimoniaux déclarés. Les deux premiers font l'objet de mesures associées à un plan de protection et de mise en valeur en fonction de leurs caractéristiques et des enjeux qui leur sont propres.

Le bois de Saraguay n'a pas encore fait l'objet d'un plan de mise en valeur. Il présente un patrimoine naturel et culturel de grande valeur. Il s'agit du bois le mieux préservé du territoire de l'agglomération de Montréal. Il comporte également des témoins associés aux domaines équestres des familles Ogilvie et MacDougall.

Le territoire de l'agglomération comprend aussi neuf sites patrimoniaux cités par les municipalités et quelques sites patrimoniaux classés en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, chapitre P-9.002, la «LPC»). Le schéma considère qu'il y a lieu d'assurer la protection et la mise en valeur de ces sites.

*Le schéma propose de:*

- Poursuivre les démarches et les interventions de protection et de mise en valeur du mont Royal et du Vieux-Montréal sur la base de leurs plans de protection et de mise en valeur adoptés respectivement en 2009 et 2013;
- Poursuivre l'application des principes ayant mené à la constitution de la nouvelle vocation du Vieux-Port – espace public ouvert et accessible à l'ensemble de la population –, puis au réaménagement de ce secteur;
- Élaborer un plan de protection et de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel du bois de Saraguay;
- Assurer la mise en place d'outils de gestion spécifiques, adaptés aux caractéristiques des sites patrimoniaux classés et cités.

## Les grandes propriétés à caractère institutionnel

Une grande propriété à caractère institutionnel est un ensemble dont la vocation d'origine est institutionnelle. Il affiche généralement un caractère monumental dans la configuration de ses bâtiments et dans son langage architectural, mais également dans son intégration au tissu urbain environnant. Ses aménagements extérieurs présentent également un caractère monumental, notamment par la superficie des terrains et une mise en scène exploitant la topographie. Les grandes propriétés à caractère institutionnel témoignent de l'histoire du développement urbain montréalais. Il peut s'agir d'ensembles conventuels ou encore de grandes institutions comme des hôpitaux, des universités ou d'autres institutions d'enseignement d'importance à l'échelle de l'agglomération.

### ORIENTATION

Favoriser une valorisation, une protection et une mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel

Le schéma désigne la catégorie «grande propriété à caractère institutionnel» comme étant d'importance d'agglomération. Les grandes propriétés de cette catégorie sont indiquées sur la carte 12 – Patrimoine, et font l'objet de mesures de protection et de mise en valeur spécifiques.

43. Le Vieux-Montréal intègre également le secteur du Vieux-Port, tel que le gouvernement du Québec l'a délimité au sein du territoire de l'arrondissement historique, en 1995.

### LE MONT ROYAL

Le mont Royal constitue un élément caractéristique prédominant de l'agglomération de Montréal. Il définit son identité et comporte des qualités naturelles, culturelles et patrimoniales exceptionnelles. Composé de trois sommets, dont les versants et les glaciers se déploient au-delà des limites du site patrimonial, il est au cœur de l'organisation de la ville. Il se caractérise notamment par une présence végétale sur ses espaces sommitaux et son entre-mont, des domaines institutionnels sur ses flancs et plusieurs quartiers résidentiels conditionnés par sa présence. Il importe de protéger et mettre en valeur ses attributs, de réunir les conditions nécessaires pour ce faire et de rendre la montagne accessible et accueillante.

### LE VIEUX-MONTRÉAL

Site de la fondation de Montréal, le Vieux-Montréal se distingue par ses qualités patrimoniales exceptionnelles qui en font un lieu de mémoire emblématique pour l'ensemble de la région métropolitaine. Le Vieux-Montréal n'est pas qu'un lieu touristique et patrimonial, il constitue également un milieu de vie pour sa population résidente. Son évolution soulève donc l'enjeu d'assurer l'harmonie entre ses différentes vocations. Les orientations du *Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal* s'inscrivent dans cette perspective.

### LE BOIS DE SARAGUAY

Ce parc se compose de nombreux milieux humides et de milieux plus secs où dominent l'érable argenté, l'érable à sucre, l'orme d'Amérique, le frêne de Pennsylvanie et le frêne noir. Se trouvent aussi dans ces milieux certaines essences d'arbres à statut précaire telles que le caryer ovale, l'érable noir et le noyer cendré. Ce parc-nature est l'habitat de nombreux types de mammifères et d'oiseaux. Il renferme également les témoins d'occupations agricoles remontant au XVIII<sup>e</sup> siècle. En 1981, le bois de Saraguay a été classé arrondissement naturel et en 1984, le parc régional du Bois-de-Saraguay a été créé à des fins de conservation.

# METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT



**Grande propriété à caractère institutionnel,  
dans le Vieux-Lachine**



**Le moulin à vent de Pointe-Claire**



**Qualité de conservation d'un  
secteur patrimonial**



**Rue typique de l'ancien village  
de Sainte-Geneviève**

## OBJECTIFS

- Assurer une protection et une mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel en fonction des éléments significatifs propres à chacune
- Poursuivre les démarches et interventions de protection et de mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel du site patrimonial du Mont-Royal, sur la base du *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*
- Éviter les démolitions et le morcellement des propriétés
- Assurer une intégration harmonieuse des nouvelles interventions
- Respecter le caractère monumental et l'implantation des bâtiments
- Protéger et mettre en valeur les aménagements paysagers et les espaces boisés ou autres éléments naturels d'intérêt
- Protéger les perspectives et les percées visuelles sur les bâtiments ou sur d'autres éléments d'intérêt contribuant à l'identité du lieu, notamment ceux perceptibles à partir de la voie publique

## INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire pour la protection et la mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel.

*De plus, le schéma propose de:*

- Déterminer dans le plan d'urbanisme les grandes propriétés à caractère institutionnel indiquées sur la carte 12 – Patrimoine;
- Voir, dans l'éventualité d'un changement d'usage, à maintenir la désignation « grande propriété à caractère institutionnel » telle qu'elle est indiquée sur la carte 12 – Patrimoine, afin de protéger le caractère patrimonial lié à la typologie institutionnelle d'origine.

## Les secteurs de valeur patrimoniale

Les secteurs de valeur patrimoniale sont distingués selon quatre catégories correspondant à leur intérêt et à leur valeur, indiquées à la carte 12 – Patrimoine. Le schéma propose des interventions favorisant leur protection et leur mise en valeur.

Un secteur de valeur exceptionnelle est un secteur ayant conservé ses qualités au chapitre des aménagements urbains, des implantations de bâtiments, de la géographie et des paysages et qui regroupe des suites architecturales, des alignements de bâtiments d'intérêt patrimonial, des zones unifiées par une fonction ou une typologie architecturale. Les ensembles de cette catégorie ont subi relativement peu de perturbations et présentent un caractère d'harmonie formelle et fonctionnelle. De plus, ils sont souvent reconnus comme des témoins historiques importants<sup>44</sup>.

Un secteur de valeur intéressante comprend plusieurs bâtiments et certaines caractéristiques paysagères qui présentent un intérêt patrimonial. Ce sont toutefois des secteurs dont la trame urbaine peut avoir été partiellement modifiée, qui ont pu connaître un certain nombre de perturbations et qui renferment parfois des constructions peu intégrées à l'ensemble. Certaines zones dont l'état est moins satisfaisant sur le plan architectural ou environnemental pourraient présenter un intérêt si une action de mise en valeur était entreprise<sup>45</sup>.

44. Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, *Évaluation du patrimoine urbain*, 2005.

45. *Ibid.*

Un ensemble urbain d'intérêt est un ensemble résidentiel, institutionnel ou multifonctionnel souvent construit après 1945 et qui présente une homogénéité ou un caractère d'unité de même qu'un intérêt par ses formes urbaines, architecturales et paysagères.

Un ensemble industriel d'intérêt est un regroupement particulièrement complexe de bâtiments industriels, de structures de génie civil, de machines, d'instruments, d'outils et d'équipements divers appartenant à une seule ou à plusieurs compagnies et auquel on reconnaît un intérêt patrimonial<sup>46</sup>.

#### ORIENTATION

Protéger et mettre en valeur les secteurs de valeur patrimoniale sur la base de leur caractérisation et de leur intérêt

#### OBJECTIFS

- Adapter les mesures réglementaires afin d'assurer la protection et la mise en valeur des secteurs de valeur patrimoniale en fonction de leurs caractéristiques
- Assurer l'intégration des interventions aux caractéristiques des secteurs de valeur patrimoniale
- Favoriser une reconnaissance élargie des ensembles industriels d'intérêt afin d'orienter les mesures en vue de leur mise en valeur

#### INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

*De plus, le schéma propose de:*

- Déterminer au plan d'urbanisme les secteurs de valeur exceptionnelle, les secteurs de valeur intéressante, les ensembles urbains d'intérêt et les ensembles industriels d'intérêt indiqués à la carte 12 – Patrimoine;
- Identifier et caractériser les ensembles industriels d'intérêt afin de développer des modes d'intervention, de gestion et de planification adaptés à leur spécificité.

#### Les immeubles et lieux de culte d'intérêt

Certains immeubles et lieux de culte d'intérêt se trouvent tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des secteurs ou ensembles de valeur patrimoniale. Un recensement de ces immeubles peut être consulté dans les cahiers d'évaluation du patrimoine urbain<sup>47</sup>.

Les lieux de culte d'intérêt font l'objet d'enjeux particuliers et à cet égard, le schéma reconnaît la nécessité d'encadrer de manière spécifique les interventions sur ces immeubles. Cet encadrement concerne aussi bien le lotissement, l'usage, la transformation ou la reconversion des immeubles que la conservation des caractéristiques formelles et l'inscription dans le contexte environnant. Ces bâtiments, qu'ils soient typiques ou exceptionnels par leur singularité architecturale et leur implantation, constituent des points de repère et s'inscrivent souvent au cœur des quartiers.



Ensemble urbain d'intérêt, à Rosemont



Le silo n° 5 marquant le paysage du front maritime et portuaire de Montréal

Mathieu Labelle



L'église Resurrection of Our Lord,  
lieu de culte d'intérêt

**LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE RELIGIEUX**  
Amorcée depuis les années 1960, la baisse de la pratique religieuse soulève l'enjeu de la sauvegarde du patrimoine religieux. Cet enjeu se manifeste souvent par la fermeture d'églises et autres lieux de culte ou par celle de grands ensembles immobiliers religieux. Le schéma met en place des mesures sur le changement d'usage ou la transformation de ces bâtiments construits à des fins religieuses, et ce, dans le respect de leur qualité patrimoniale.

46. *Ibid.*

47. *Ibid.*

# METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

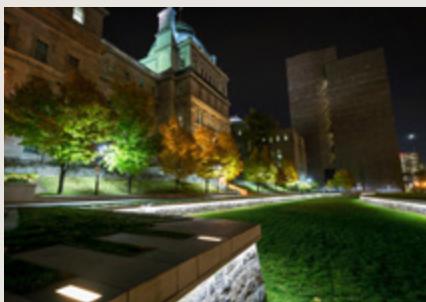
Lise Caron



Habitat 67, patrimoine moderne



Le viaduc du chemin Glen, à Westmount



Mise en valeur du patrimoine archéologique, au champ de Mars

## ORIENTATION

Protéger et mettre en valeur les immeubles et lieux de culte d'intérêt

## OBJECTIFS

- Prévoir des mesures de protection et de mise en valeur respectant les caractéristiques des immeubles d'intérêt
- Reconnaître l'intérêt de certains immeubles du patrimoine moderne
- Assurer la protection et la mise en valeur des lieux de culte d'intérêt
- Éviter la démolition et le morcellement d'un lieu de culte d'intérêt
- Favoriser une occupation à caractère public ou communautaire d'un lieu de culte d'intérêt

## INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire pour la protection et la mise en valeur des lieux de culte d'intérêt.

*Le schéma propose de:*

- Déterminer au plan d'urbanisme les immeubles et lieux de culte d'intérêt présents sur le territoire (minimalemennt ceux recensés dans les cahiers d'évaluation du patrimoine urbain<sup>48</sup>, tout en considérant le patrimoine moderne<sup>49</sup>);
- Prévoir des mesures de protection et de mise en valeur des immeubles d'intérêt adaptées aux différents types d'intervention;
- Tenir à jour un répertoire des immeubles vacants d'intérêt ou présentant des signes de négligence ou d'abandon et utiliser une approche d'intervention favorisant une nouvelle occupation de ces immeubles ou leur conversion.

## Les ouvrages de génie civil d'intérêt

Certains ouvrages de génie (viaduc, pont, etc.) témoignent d'un savoir-faire ou d'une esthétique propres à une période donnée du développement de l'agglomération de Montréal, notamment l'utilisation de matériaux ou de techniques constructives particulières.

## ORIENTATION

Développer la connaissance des ouvrages de génie civil d'intérêt en vue de favoriser la reconnaissance de leur intérêt et la prise en compte de celui-ci lors de la planification des interventions de restauration ou de transformation

## OBJECTIF

- Déterminer les ouvrages de génie civil qui présentent un intérêt, les protéger et les mettre en valeur

## INTERVENTION

*Le schéma propose de:*

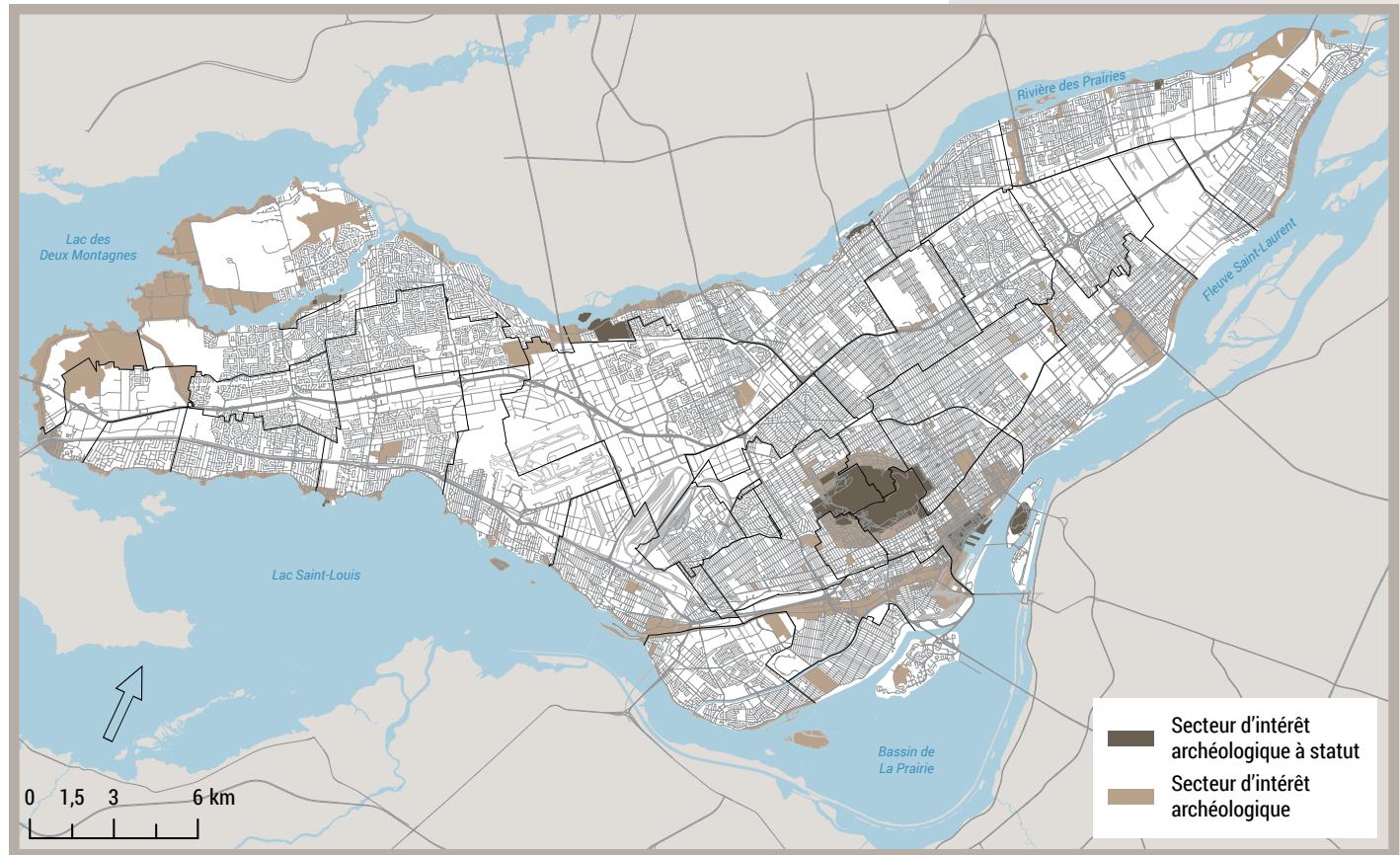
- Constituer un inventaire des ouvrages de génie civil d'intérêt selon des critères à définir.

48. *Ibid.* Cet inventaire est disponible sur le site de la Ville, à l'adresse suivante:

[ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2240,2893649&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2240,2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL)

49. Voir la définition au glossaire.

**Carte 13 – Patrimoine archéologique**



### Les secteurs d'intérêt archéologique

Ce patrimoine témoigne de l'histoire de Montréal et constitue une richesse collective qu'il convient de reconnaître, de documenter, de protéger et de mettre en valeur. Plusieurs secteurs de l'agglomération présentent un important potentiel archéologique lié aux occupations successives du territoire, depuis l'occupation amérindienne jusqu'aux phases d'urbanisation et d'industrialisation.

#### ORIENTATION

Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique

#### INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire en vue d'assurer une protection et une mise en valeur du patrimoine archéologique lors de la réalisation de certains projets d'aménagement.

*De plus, le schéma propose de:*

- Poursuivre les efforts de documentation du patrimoine archéologique;
- Déterminer des secteurs sensibles qui présentent un potentiel de découverte archéologique.

### UN PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE RÉPERTORIÉ

La protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique s'appuient sur des pratiques et des acquis exemplaires à bien des égards. Les études de potentiel et les interventions, inventaires et fouilles réalisés à ce jour ont permis de documenter plusieurs sites archéologiques. À titre d'exemple, le territoire montréalais compte actuellement plus de 230 sites répertoriés dans l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*. Certains de ces sites sont associés aux différents lieux historiques nationaux et aux immeubles patrimoniaux inscrits au *Registre du patrimoine culturel du Québec*.

# METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

## LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

Par souci d'assurer un développement durable du territoire, le schéma vise à protéger et à mettre en valeur les milieux naturels et à en rehausser la biodiversité. Les milieux naturels participent à la qualité générale du cadre de vie et au pouvoir d'attraction de l'agglomération.

Les milieux naturels comprennent des bois, des milieux humides, des friches naturelles et des cours d'eau intérieurs. Ils couvrent, en 2014, moins de 10 % de la surface terrestre de l'agglomération. Ils sont illustrés à la carte 14 – Milieux naturels. Cette carte situe les milieux naturels sur tous les terrains, publics et privés.

[VOIR LA CARTE 14 – MILIEUX NATURELS](#)

### La mise en valeur des territoires d'intérêt écologique

Les territoires d'intérêt écologique déterminés par le schéma sont indiqués à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique. Ces territoires comprennent:

- Les écoterritoires;
- Les mosaïques de milieux naturels;
- Les bois et les corridors forestiers métropolitains inscrits au PMAD pour leur contribution importante à la biodiversité et à la canopée de l'agglomération;
- Les milieux naturels protégés ou en voie de l'être en raison de leur valeur écologique et sociale reconnue;
- Les rives et le littoral à dominance naturelle;
- Les parcs locaux comprenant des milieux naturels d'intérêt.

À noter que la carte des territoires d'intérêt écologique détermine également les cavernes naturelles de Saint-Léonard comme des éléments géologiques uniques de l'agglomération.

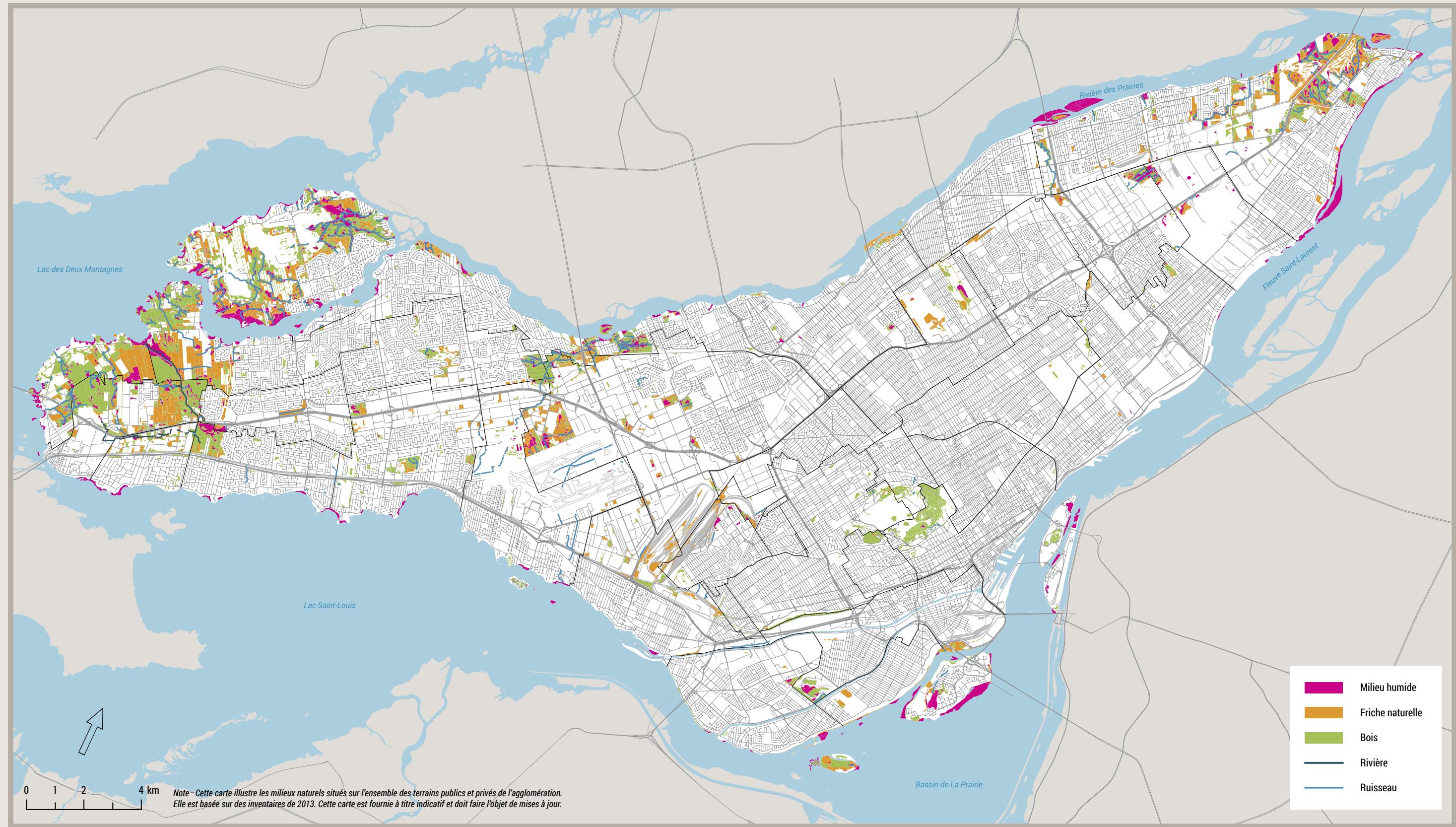
[VOIR LA CARTE 15 – TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE](#)

La majorité des territoires d'intérêt écologique sont concentrés à l'intérieur d'aires protégées, lesquelles représentent, en 2014, 5,8 % de la surface terrestre de l'agglomération.

[VOIR LA CARTE 42 – AIRES PROTÉGÉES, À L'ANNEXE I \(CARTE JOINTE À TITRE INDICATIF\)](#)

Les diverses initiatives de la Ville de Montréal, des municipalités reconstituées et des partenaires publics et privés participant à la mise en œuvre de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* (PPMVMN) ont permis de faire passer la part des aires protégées de 3,1 % du territoire terrestre de l'agglomération, en 2004, à 5,8 % en 2014. Des parcs existants ont été agrandis, comme le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, et de toutes nouvelles aires protégées ont été constituées, comme le parc-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc.

Carte 14 – Milieux naturels



Carte 15 – Territoires d'intérêt écologique



## LES MILIEUX NATURELS

### LES BOIS

Les bois de l'île de Montréal sont composés de peuplements caractéristiques du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer cordiforme. Les peuplements les plus rares, les plus anciens, ou encore ceux servant de refuge d'espèces menacées ou vulnérables sont surtout situés dans les parcs-nature et dans certaines parties du parc du Mont-Royal.

### LES MILIEUX HUMIDES

Les milieux humides de l'agglomération se composent majoritairement de marécages arbustifs et arborescents, et constituent ainsi des surfaces boisées comprenant des peuplements forestiers typiques de ces zones mal drainées (ex. : érablières argentées, saulaies, érablières à érable rouge, etc.). Les marais sont l'autre grande catégorie de milieux humides présents à l'intérieur des terres et en rive. D'ailleurs, une forte proportion des milieux humides se trouvent aux abords des grands plans d'eau et constituent des aires essentielles à l'alimentation et à la reproduction de la faune aquatique et semi-aquatique. Il est à noter qu'au moins les trois quarts des milieux humides de l'agglomération sont déjà protégés parce qu'ils se trouvent soit à l'intérieur des limites d'une aire protégée, soit dans le domaine hydrique (non constructible). Environ 22 % des milieux humides qui ne sont pas encore protégés sont situés dans les écoterritoires ou les mosaïques de milieux naturels pour lesquels des mesures sont prévues au document complémentaire.

VOIR LA CARTE 41 – MILIEUX HUMIDES CLASSIFIÉS ET COURS D'EAU INTÉRIEURS, À L'ANNEXE I

### LES COURS D'EAU INTÉRIEURS ET LES RIVES DES GRANDS PLANS D'EAU

Les cours d'eau intérieurs sont essentiellement représentés par des ruisseaux et par une seule rivière intérieure, la rivière à l'Orme, située dans l'ouest de Montréal. Ils se répartissent en 70 réseaux de cours d'eau, incluant le lit d'écoulement principal et ses tributaires.

Une partie des rives des grands plans d'eau de l'agglomération a été artificialisée par les divers ouvrages de contrôle des débits d'eau et de production d'hydro-électricité. Malgré cela, plusieurs secteurs présentent des caractéristiques naturelles permettant l'épanouissement d'une flore et d'une faune diversifiées.

### LES FRICHES NATURELLES

Les friches naturelles de l'agglomération sont souvent le résultat de l'abandon des activités agricoles, comme pour certains terrains en attente de développement dans l'ouest de l'île. Les friches sont des habitats essentiels à plusieurs espèces. La législation provinciale offre peu d'outils légaux pour la protection des friches, comparativement aux cours d'eau, aux milieux humides et aux bois.



Parc-nature du Bois-de-Saraguay



Marais du parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard



Ruisseau du parc-nature du Ruisseau-De Montigny



Rivière à l'Orme

# METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

## L'AIRE PROTÉGÉE, UNE DÉFINITION

La définition de l'aire protégée utilisée dans ce document correspond à celle de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), soit : « Un espace géographique clairement défini, reconnu, consacré et géré, par tout moyen efficace, juridique ou autre, afin d'assurer à long terme la conservation de la nature ainsi que les services écosystémiques et les valeurs culturelles qui lui sont associées<sup>50</sup>. »

## L'ÉCOTERRITOIRE

Un écoterritoire est une zone où se trouvent des espaces naturels d'intérêt écologique dont la protection a été jugée prioritaire, des aires protégées existantes (grands parcs, réserves naturelles, etc.) ainsi que des espaces urbanisés. Dans l'agglomération de Montréal, dix écoterritoires ont été établis par la PPMVMN.

## LES MOSAÏQUES DE MILIEUX NATURELS

Une mosaïque de milieux naturels regroupe au moins deux types de milieux naturels. Ces milieux s'inscrivent dans la continuité d'une aire déjà protégée ou sont situés dans des secteurs pauvres en milieux naturels ou, encore, présentent un attrait esthétique. La protection par mosaïque de milieux naturels est une approche qui permet d'envisager les interrelations entre les divers éléments du paysage et de composer des aménagements présentant un réel potentiel d'intégration des milieux naturels à la trame urbaine.

En considérant les aires de concentration d'oiseaux aquatiques situées sur les grands plans d'eau, lesquelles sont reconnues comme aires protégées, le territoire de l'agglomération de Montréal atteint déjà la cible de 17 % pour la protection de l'aire totale de son territoire terrestre et aquatique (voir la carte 42 – Aires protégées). Les propositions du schéma visent à ce que la superficie terrestre des aires protégées atteigne 10 %, contribuant ainsi davantage à l'atteinte de l'objectif du PMAD.

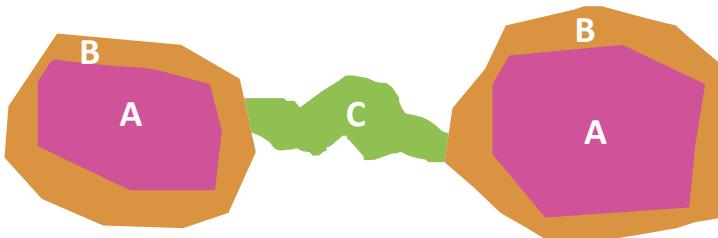
Dans la poursuite de ses efforts de protection en milieu terrestre, le schéma maintient l'approche de concertation visant la prise en compte des milieux naturels dans l'aménagement du territoire, telle qu'elle est menée depuis l'adoption de la PPMVMN, en 2004.

Ainsi, le schéma reconduit le concept d'écoterritoire pour déterminer les territoires d'intérêt écologique. Les limites de ces territoires ont été revues pour inclure de nouveaux milieux naturels et certaines rives et pour prendre en considération les projets de conservation déjà réalisés. Également, les objectifs d'aménagement des écoterritoires sont actualisés en fonction de connaissances plus poussées sur les milieux naturels, de même que d'objectifs et pistes d'action destinés à leur mise en valeur, établis dans le cadre d'une concertation avec les partenaires et les citoyens<sup>51</sup>. (Voir les objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires, à l'annexe III).

La désignation des milieux naturels d'intérêt continue également de s'appuyer sur la notion de réseau écologique qui distingue les zones noyaux, les zones tampons et les couloirs écologiques.

FIGURE 1 – LE RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

- A Les zones noyaux sont des foyers de biodiversité. Elles assurent les conditions environnementales propres à la sauvegarde d'écosystèmes, d'habitats et de populations animales et végétales importants ;
- B Les zones tampons jouent plusieurs rôles. Elles protègent, entre autres, les zones noyaux d'éventuelles menaces extérieures et servent d'habitats essentiels à la survie des espèces des zones noyaux ;
- C Le couloir écologique a pour fonction de relier entre elles les zones noyaux, ce qui permet aux espèces de se disperser et de migrer.



50. N. Dudley (éd.), *Lignes directrices pour l'application des catégories de gestion aux aires protégées*, Gland, Suisse, Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), 2008, page 10.

51. La concertation avec les citoyens est au cœur de l'élaboration des «plans concepts» qui, en s'appuyant sur les objectifs d'aménagement et de conservation des écoterritoires, viennent préciser les interventions nécessaires à la protection et à la mise en valeur des milieux naturels. En 2014, la Ville de Montréal avait élaboré des plans concepts pour trois écoterritoires et était sur le point d'adopter celui de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand.

Une approche semblable à celle employée pour les écoterritoires encadrera la protection et la mise en valeur des mosaïques de milieux naturels et sera appuyée par l'élaboration d'un plan de conservation.

Enfin, des interventions devront aussi être menées dans le but de préserver les bois et corridors forestiers métropolitains, de même que les rives et le littoral à dominance naturelle<sup>52</sup>.

#### ORIENTATION

Assurer la protection et la mise en valeur des territoires d'intérêt écologique

#### OBJECTIF

- Accroître à moyen terme la part des aires protégées terrestres à 10 % du territoire et davantage, à plus long terme

#### INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

*De plus, le schéma propose de:*

- Déterminer au plan d'urbanisme les territoires d'intérêt écologique indiqués à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique;
- Pour une municipalité comprenant un territoire d'intérêt écologique indiqué à la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique, élaborer un plan de conservation qui prend en considération, au minimum, les territoires d'intérêt écologique ainsi que tous les milieux humides identifiés à la carte 41 – Milieux humides classifiés et cours d'eau intérieurs, selon la démarche proposée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) dans le *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides*;
- Déterminer les affectations du sol compatibles avec les aires protégées, selon leur statut de protection;
- Déterminer les affectations du sol compatibles avec les objectifs de protection et de mise en valeur des bois et corridors forestiers métropolitains;
- Assurer la conservation des milieux naturels en voie de protection;
- Assurer la pérennité des milieux naturels d'intérêt à l'intérieur des parcs locaux.

#### FONDEMENT ET OBJECTIF D'UN PLAN DE CONSERVATION

« Le fondement de cette démarche repose sur une connaissance exhaustive du territoire, des milieux humides, de leurs valeurs éco- logique et socioéconomique relatives et des milieux qui leur sont adjacents. C'est sur la base de ces informations que sont évalués les différents scénarios entre le développement ou la conservation du capital naturel d'une municipalité. L'objectif d'une démarche menant à établir un plan de conservation est d'orienter suffisamment tôt les décisions en matière de conservation et de gestion durable des milieux humides. Cette démarche de gestion territoriale permet également d'envisager les mesures d'atténuation à considérer relatives aux pertes de milieux humides, quelques fois inévitables mais justifiées. L'objectif ultime est d'augmenter, sinon de maintenir, l'intégrité écologique d'un territoire en favorisant la conception de projets novateurs, qui proposent des mesures de conservation adaptées au territoire et aux défis que pose le développement des municipalités. » (Source : MDDELCC, *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides*.)



Vue aérienne de l'ouest de l'île Bizard

Air-Imex

52. La protection des rives, du littoral et des plaines inondables est abordée à la section portant sur les contraintes naturelles, au chapitre 3.1.

# METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

## LE PMAD ET L'IDENTIFICATION ET LA PROTECTION DES PAYSAGES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

**Pour le territoire de l'agglomération de Montréal, le PMAD détermine des unités paysagères (le centre, la cité et l'ouest), une Montérégienne, une route panoramique, le corridor routier d'accès par l'autoroute 20 et des points de vue exceptionnels. Au schéma, les unités paysagères sont analysées sur la base des éléments structurants du paysage. Les autres composantes métropolitaines du paysage sont incorporées, respectivement, au paysage emblématique du mont Royal et du centre des affaires, au paysage identitaire du parcours riverain, aux parcours d'entrée de ville et aux vues d'intérêt. Tel que le mentionne le chapitre 1 du schéma, le corridor routier d'accès par l'autoroute 20 fera également l'objet d'une planification stratégique.**

**Le schéma répond ainsi aux attentes de protection des paysages d'intérêt métropolitain du PMAD par la détermination, au document complémentaire, d'orientations et de mesures de protection et de mise en valeur. Ces orientations et mesures ont pour objectif d'assurer la reconnaissance des paysages d'intérêt métropolitain à l'échelle de l'agglomération, le respect des éléments structurants des paysages d'intérêt métropolitain, le maintien des accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain, la reconnaissance des avantages socioéconomiques des paysages et la contribution du paysage à la biodiversité.**



**Le mont Royal et le centre des affaires**

## LE PAYSAGE ET LA TRAME Verte ET BLEUE

Le paysage prend forme à partir de plusieurs éléments d'origine naturelle ou anthropique. Les milieux naturels (bois, milieux humides, friches et cours d'eau) forment les composantes biophysiques du paysage. La morphologie urbaine (parcellaire urbain et rural, réseau viaire, organisation générale du cadre bâti), de même que les bâtiments, les constructions et les ouvrages de génie correspondent aux composantes anthropiques du paysage<sup>53</sup>. Partant de ce principe, le schéma s'assure de respecter les éléments structurants des paysages d'intérêt métropolitain.

La reconnaissance, la protection et la mise en valeur du paysage de l'agglomération de Montréal ont des effets positifs incontestables sur la qualité des milieux de vie, la biodiversité, l'attractivité économique et le dynamisme culturel.

L'agglomération de Montréal se distingue par son caractère d'archipel. La présence de l'eau, et notamment du fleuve Saint-Laurent, s'inscrit au cœur de l'identité montréalaise. L'histoire de son développement en témoigne. L'agglomération dispose ainsi d'un vaste patrimoine naturel, bâti et archéologique associé aux espaces riverains que le schéma entend protéger et mettre en valeur.

Par une approche transversale, le schéma propose la valorisation du caractère d'archipel et du paysage de l'agglomération en intensifiant les liens entre la ville et l'eau, notamment avec le parcours riverain, les parcours d'entrée de ville, les vues d'intérêt ou encore la Trame verte et bleue.

Le schéma propose des orientations afin d'établir des mesures de protection et de mise en valeur des paysages emblématiques et identitaires, de signifier l'importance de certaines dimensions du paysage et d'assurer une expérience enrichissante à l'égard des paysages ainsi qu'une mise en relation de leurs différentes composantes dans une Trame verte et bleue.

VOIR LA CARTE 43 – ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE, À L'ANNEXE I

### Le paysage

VOIR LA CARTE 16 – PAYSAGES EMBLÉMATIQUES ET IDENTITAIRES

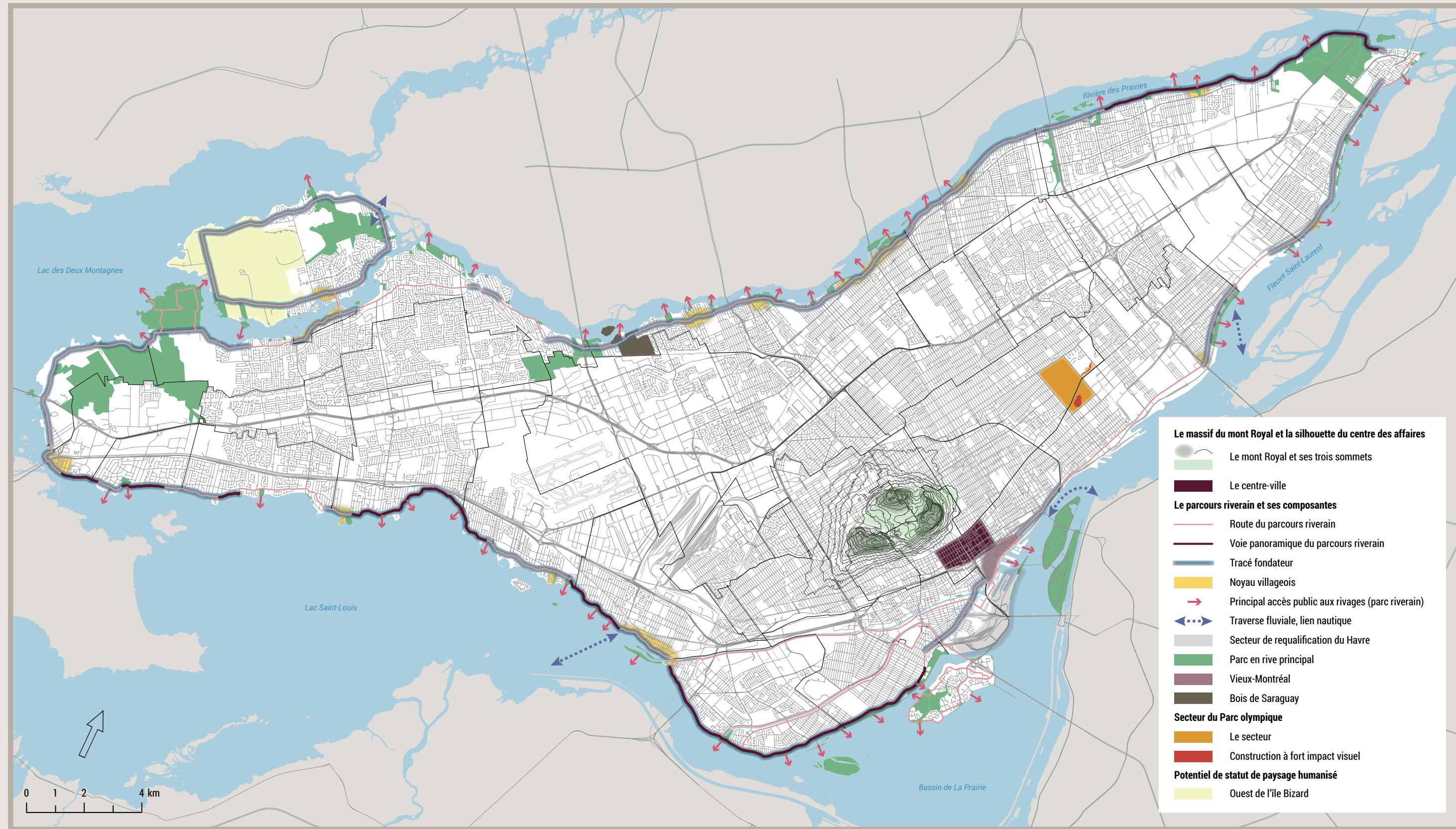
Le schéma reconnaît l'importance d'assurer une protection et une mise en valeur des paysages emblématiques et identitaires suivants : le massif du mont Royal et la silhouette du centre des affaires, et le parcours riverain.

Le massif du mont Royal et la silhouette du centre des affaires forment un paysage emblématique de l'agglomération de Montréal. Le schéma reconnaît qu'ils sont complémentaires et distincts. La topographie du mont Royal lui assure une prédominance sur le centre des affaires et en fait un repère visuel unique dans l'ensemble de la région métropolitaine<sup>54</sup>. Le centre des affaires, par sa concentration de bâtiments en hauteur, forme une silhouette qui constitue à son tour un repère visuel singulier. Ce dernier met en « relief » le massif de la montagne et contribue, par cet agencement, à enrichir l'expérience paysagère. Dans le cadre de la gestion du territoire, il importe de soigner la perception de ce paysage emblématique et la qualité des vues offertes.

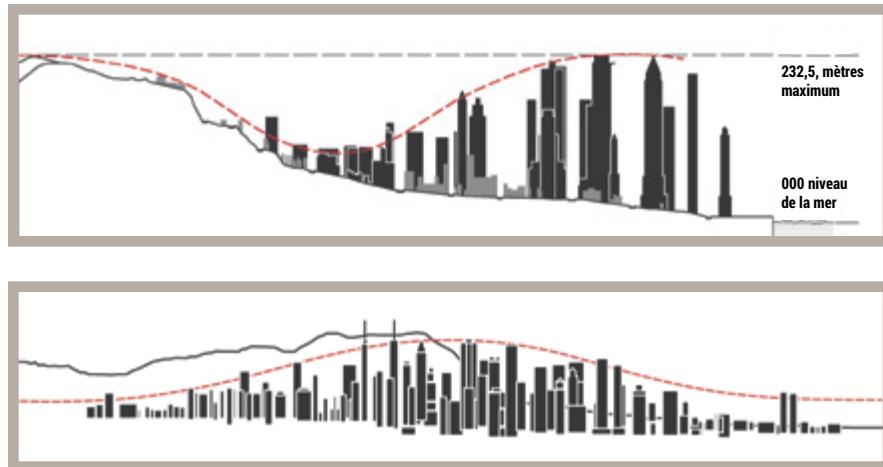
53. G. Domon, G. Beaudet et M. Joly, *Évolution du territoire laurentien: caractérisation et gestion des paysages*, Isabelle Quentin Éditeur, 2000, p. 22.

54. Le massif du mont Royal se distingue également par la présence de constructions à fort impact visuel, notamment l'Oratoire Saint-Joseph et la croix du mont Royal. La carte 43 – Éléments structurants du paysage indique leur emplacement.

**Carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires**



**FIGURE 2 – LE MASSIF DU MONT ROYAL ET LA SILHOUETTE DU CENTRE DES AFFAIRES**



Le parcours riverain présente une concentration exceptionnelle d'attrait patrimoniaux, parfois polarisés par des noyaux villageois. Il correspond la plupart du temps à un tracé ancien, le long duquel le territoire s'est structuré. Les chemins du parcours riverain offrent des vues exceptionnelles et des accès aux plans d'eau qui ceinturent Montréal. Ils permettent de saisir la réalité d'archipel de l'agglomération de Montréal.

En plus des paysages emblématiques et identitaires, trois autres dimensions paysagères méritent une attention particulière : l'aspect champêtre de l'ouest de l'agglomération, le couvert végétal en milieu urbain et les parcours d'entrée de ville.

La partie ouest de l'agglomération de Montréal possède un potentiel paysager en raison du caractère champêtre de certains secteurs, en lien avec un passé agricole ou même avec des activités agricoles qui ont toujours lieu.

L'agglomération de Montréal se caractérise aussi par la présence d'arbres et d'espaces verts en milieu urbain. Ceux-ci contribuent à façonner la spécificité des quartiers montréalais et sont essentiels à la qualité de vie en milieu urbain. À ce titre, les alignements d'arbres le long des rues – qui créent un couronnement et des perspectives –, les parcs, les cimetières, les cités-jardins et les ruelles vertes sont hautement valorisés<sup>57</sup>.



**Le canal de Lachine, une composante du parcours riverain**



**Le parc du Fort-Rolland et le lac St-Louis à Lachine**

## LE PAYSAGE, UNE NOTION LARGE

La notion de paysage a beaucoup évolué au fil du temps et ne se limite plus aux caractéristiques visibles d'un territoire. Le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* est le premier document montréalais à faire référence à la *Convention européenne du paysage*, élaborée en 2000 par le Conseil de l'Europe, qui définit le paysage comme « [...] une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont l'aspect et le caractère résultent de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations<sup>55</sup> ». La notion de paysage « englobe des aspects beaucoup plus larges que les seules considérations de qualités visuelles ; elle rejoint les multiples valeurs (symbolique, identitaire, paysagère et patrimoniale) qu'une population accorde à un territoire donné<sup>56</sup> ».



**Le couvert végétal en milieu urbain marque le passage des saisons**



**Vue aérienne de la partie ouest de l'île Bizard**

55. Conseil de l'Europe, *Convention européenne du paysage*, 2000.

56. Ville de Montréal, *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*, 2008, p. 10.

57. Pour les aspects environnementaux, consulter les sections sur le verdissement et les milieux naturels.

# METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

## LE PARCOURS RIVERAIN SE COMPOSE

### NOTAMMENT DES ÉLÉMENTS SUIVANTS :

- **Une ceinture de chemins anciens aux tracés sinueux qui ont servi d'axes de développement de l'île ;**
- **Des bâtiments et sites associés aux premiers établissements français (forts, postes de traite, moulins, etc.) ;**
- **Des noyaux villageois (reconnaissables à leurs lotissements serrés, à leurs rues étroites et à leurs bâtis caractéristiques) ;**
- **Un patrimoine agricole (champs, bâtiments agricoles, etc.) ;**
- **Un chapelet de bâtiments patrimoniaux, souvent isolés dans une trame urbaine d'après-guerre ;**
- **D'anciennes maisons de villégiature et des institutions situées sur de vastes terrains paysagers ;**
- **Des infrastructures en lien avec l'eau (quais, canaux, stations de pompage, etc.) ;**
- **Des parcs et milieux naturels riverains, des ruisseaux, des rivières et des îles ;**
- **Des lieux jadis fréquentés par les Amérindiens (sites archéologiques) ;**
- **Des vues et des accès aux plans d'eau depuis le domaine public ;**
- **Des ponts servant de portes d'entrée à la ville ;**
- **Des monuments et des plaques commémoratives.**

Les parcours d'entrée de ville (voir la carte 17 – Parcours d'entrée de ville) présentent, pour leurs panoramas et leurs perspectives visuelles, un intérêt paysager certain qui contribue à l'image distinctive de Montréal. L'arrivée à Montréal depuis l'aéroport constitue également un parcours d'entrée pour l'ensemble de la CMM.

Le schéma reconnaît l'importance des parcours d'entrée de ville, de l'amélioration de la qualité visuelle du milieu urbain, de même que de la protection et de la mise en valeur des vues.

Enfin, l'agglomération se distingue par la présence de constructions à fort impact visuel qui contribuent à enrichir l'expérience paysagère montréalaise. Soulignons notamment les constructions du Parc olympique, soit le stade et sa tour ainsi que les bâtiments en forme pyramidale du village olympique.

## ORIENTATIONS

Assurer la pérennité du massif du mont Royal et de la silhouette du centre des affaires en tant que composantes emblématiques du paysage

Protéger et mettre en valeur le parcours riverain

Protéger et mettre en valeur le paysage singulier lié au caractère champêtre de l'ouest de l'agglomération

Protéger et mettre en valeur le couvert végétal en milieu urbain

Favoriser la qualité des panoramas depuis les parcours d'entrée de ville

Assurer la protection et la mise en valeur des vues d'intérêt

## OBJECTIFS

- Rehausser les qualités patrimoniales du cadre bâti et des aménagements du parcours riverain et porter une attention particulière aux corridors, aux panoramas et aux percées visuelles sur les plans d'eau
- Encadrer par des mesures appropriées la mise en valeur des parcours d'entrée de ville

## INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.



Vue vers le mont Royal, depuis le Parc Jean-Drapeau



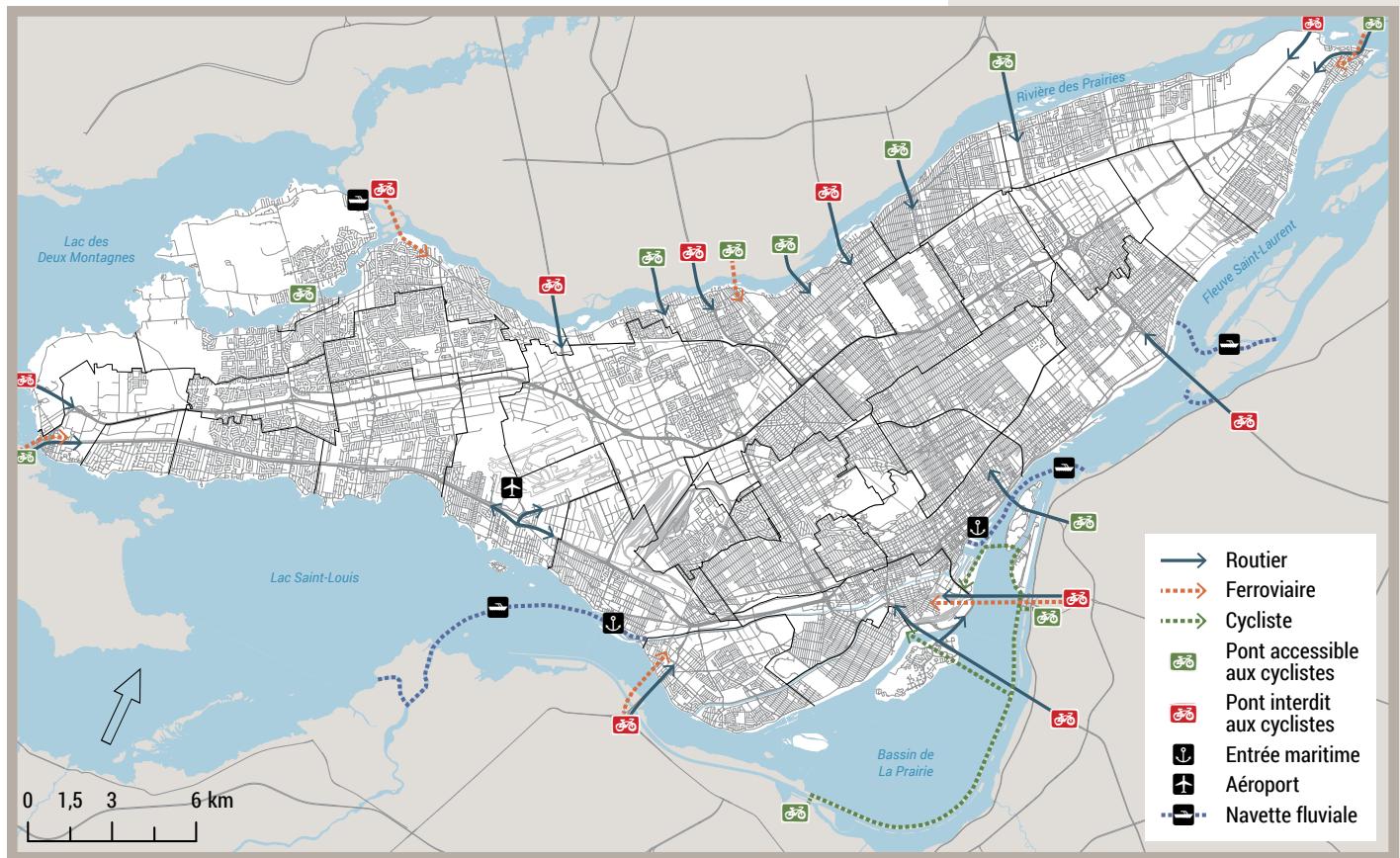
Vue sur le fleuve, le centre-ville et les Montérégiennes, depuis le mont Royal



Le pont Jacques-Cartier

Denis Chabot, Le monde en images, CCDMD

**Carte 17 – Parcours d’entrée de ville**



De plus, le schéma propose de:

- Protéger et mettre en valeur les vues d’intérêt depuis et vers le mont Royal;
- Encadrer l’évolution du cadre bâti afin de perpétuer la perception du massif du mont Royal et de la silhouette du centre des affaires;
- Déterminer, caractériser, protéger et mettre en valeur les différents tronçons et composantes du parcours riverain et ses éléments patrimoniaux d’intérêt et en diffuser la connaissance;
- Conserver la propriété, le caractère et l’accessibilité des espaces publics donnant sur les cours d’eau et favoriser leur aménagement ou leur renaturalisation;
- Dans le cadre du redéveloppement du secteur du Havre, compléter le parcours riverain afin de relier l’arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal, et mettre en valeur les vues offertes sur le massif du centre-ville, le fleuve et le mont Royal;
- Poursuivre la démarche visant à obtenir du gouvernement du Québec un statut de paysage humanisé pour la partie ouest de l’île Bizard, en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (RLRQ, chapitre C-61-01);
- Définir des mesures de mise en valeur des parcours d’entrée de ville indiqués sur la carte 17 – Parcours d’entrée de ville;
- Établir des mesures d’encadrement pour l’affichage commercial sur panneau-réclame;
- Assurer la protection et la mise en valeur des vues d’intérêt sur la ville et la montagne, indiquées sur la carte 18 – Vues d’intérêt.

#### LES ACCÈS DE L’AGGLOMÉRATION

##### DE MONTRÉAL

L’agglomération de Montréal compte un total de 25 accès. Parmi ceux-ci, 17 accès sont en partie ou totalement routiers et intègrent des portions du réseau routier supérieur, notamment des autoroutes. Accéder à l’île de Montréal implique la traversée d’un cours d’eau, généralement par pont ou par tunnel (train, voiture, etc.), mais également par voie maritime.

**Carte 18 – Vues d'intérêt**



## LA CONNECTIVITÉ ÉCOLOGIQUE

### ET RÉCRÉATIVE

**Basé sur la mise en relation des composantes vertes et des parcours récréatifs, le concept de la Trame verte et bleue permet une amélioration de la connectivité écologique et récréative du territoire de l'agglomération. Le Bilan 2009-2013 (août) de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels offre un cadre permettant d'atteindre des objectifs plus précis en matière de connectivité écologique et récréative.**

## La Trame verte et bleue

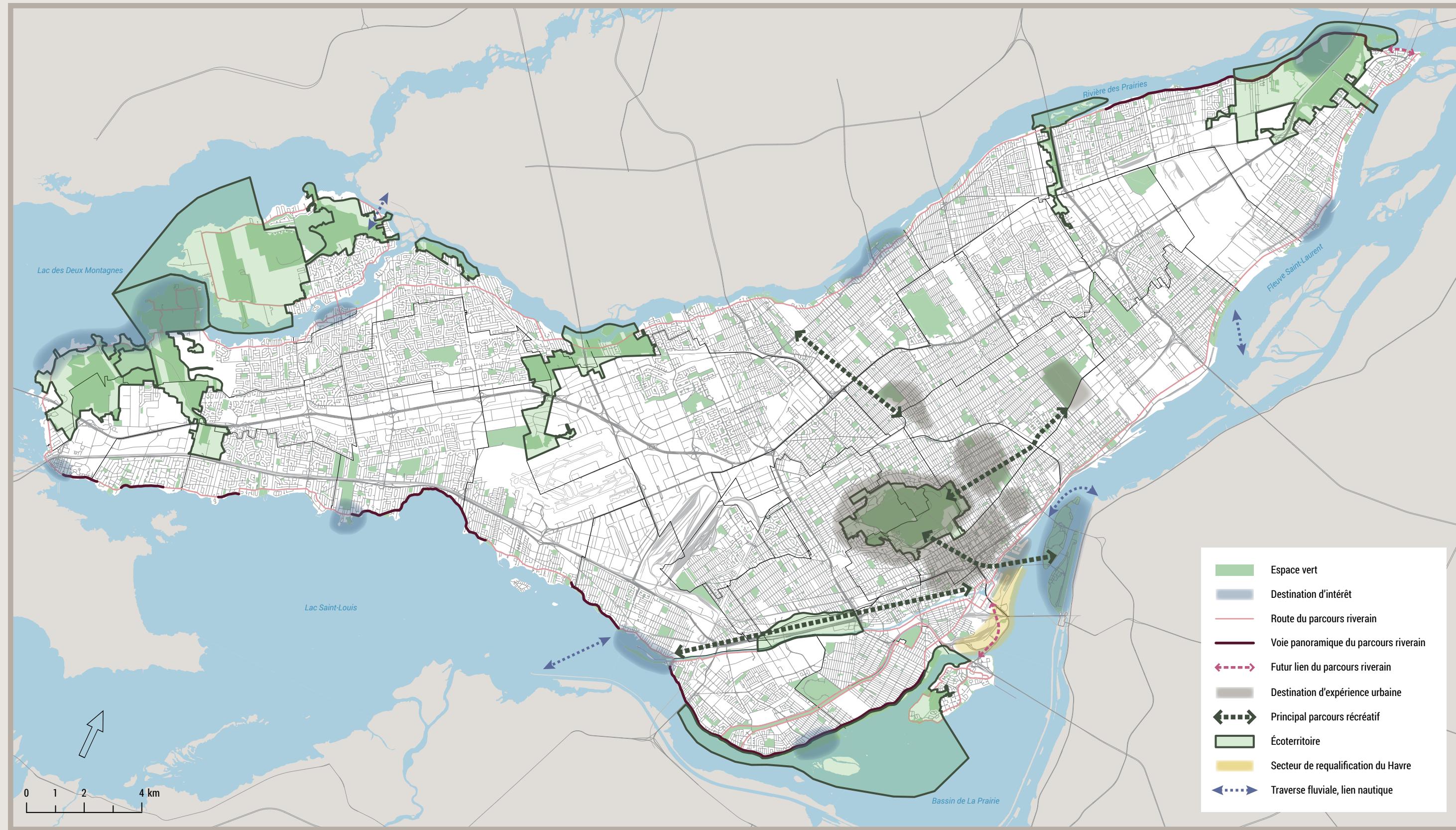
En conformité avec le PMAD, le projet de Trame verte et bleue du schéma propose une mise en valeur intégrée du patrimoine bâti, des milieux naturels et des paysages. Cette trame mise sur le caractère d'archipel de l'agglomération, sur son centre attractif, sur ses aménagements en lien avec l'eau et sur ses espaces verts de qualité afin d'en faciliter l'accès et la connectivité. Les éléments de la Trame verte et bleue de l'agglomération devront aussi être reliés à ceux du grand Montréal, dans un souci de mise en réseau à l'échelle métropolitaine.

### Les principes

La mise en valeur de la Trame verte et bleue repose sur les principes suivants:

- La reconnaissance de la dimension patrimoniale de la Trame verte et bleue, c'est-à-dire la reconnaissance des plans d'eau et des rives comme lieux de fondement historique et des attraits verts comme éléments du patrimoine naturel;
- L'affirmation de la présence des grands plans d'eau et des espaces verts comme composante fondamentale de la valorisation du territoire par ses habitants;

**Carte 19 – Concept de la Trame verte et bleue**



- Le respect de la capacité de support des écosystèmes présents dans les aires protégées de l'agglomération, tout en permettant le contact des citoyens et des visiteurs avec la nature;
- L'accès sous toutes ses formes aux infrastructures et équipements existants pour en faire bénéficier l'ensemble des citoyens.

#### VOIR LA CARTE 19 – CONCEPT DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

Les principes énoncés précédemment constituent les balises à partir desquelles les municipalités de l'agglomération, les partenaires et les citoyens devront développer une vision partagée de la Trame verte et bleue.

### Les composantes principales

#### Les composantes vertes et leur mise en réseau

La Trame verte de l'agglomération se définit d'abord et avant tout par les éléments naturels du territoire, soit les bois, les milieux humides et les friches naturelles, par les arbres urbains qui forment la canopée, de même que par les terrains utilisés pour l'agriculture périurbaine et urbaine. Les actions entourant la mise en œuvre de la Trame verte et bleue devraient chercher à créer des corridors verts mettant en réseau ces diverses composantes naturelles. Certaines de ces composantes bénéficieraient d'une amélioration de leur accessibilité et d'une mise en valeur de leur potentiel récréatif, tout en prenant soin de préserver les écosystèmes.

#### Un centre qui offre une expérience urbaine

La partie centrale de l'agglomération – fortement urbanisée et comprenant notamment le centre-ville, encadré par le mont Royal et le fleuve, avec sa multitude d'équipements et d'attrait – offre une expérience culturelle exceptionnelle qu'il convient de maintenir. Dans la perspective d'une mise en valeur intégrée du territoire, ce secteur regroupe les principaux attraits qui procurent une expérience «urbaine».



Le parc Jean-Drapeau, le centre-ville et le mont Royal



Le parc Jean-Drapeau

#### LE CONCEPT DE TRAME VERTE ET BLEUE DE LA CMM

**«Inspirée du concept de "ceinture verte" en place ailleurs au pays et dans le monde, la Trame verte et bleue du Grand Montréal sera mise sur pied en collaboration avec de nombreux partenaires afin de mettre en valeur des milieux naturels protégés ainsi que les éléments du paysage et du patrimoine bâti qui sont des symboles forts de l'identité du Grand Montréal.**

**Basée sur les grands cours d'eau du territoire ainsi que sur les grands espaces verts que sont les Montérégiennes et les parcs nationaux, la Trame multiplie les sites accessibles à proximité des lieux de résidence, puis les relie pour en faciliter la connectivité. Accessible par les circuits cyclables, navigables et de transport en commun, la Trame permet aux résidents et aux visiteurs de bénéficier de l'archipel et des effets bénéfiques que procure la pratique d'une activité en milieu naturel<sup>58</sup>.»**

**Le concept de la Trame verte et bleue reconnaît tous les «pôles récréotouristiques d'intérêt métropolitain» qui sont inclus soit dans les «destinations d'expérience urbaine», ou les «destinations d'intérêt» longeant le parcours riverain.**

À titre de rappel, les pôles du PMAD sont : le centre et sa périphérie, le centre-ville, le Vieux-Port-Vieux-Montréal, le parc Jean-Drapeau, le Mont-Royal et ses institutions, le Quartier latin, le Village, la Petite-Italie/Parc Jarry, le Plateau Mont-Royal, le parc Maisonneuve, Lachine, Sainte-Anne-de-Bellevue, les parcs-nature de l'ouest de l'île et le Sault-aux-Récollets.

Parc Jean-Drapeau, Bernard Brault

58. CMM, PMAD, avril 2012, p. 196.

# METTRE EN VALEUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

## LES « DESTINATIONS D'EXPÉRIENCE

**URBAINE » DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE L'AGGLOMERATION COMPRENNENT :**  
**Le centre-ville, le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau, le mont Royal, l'Espace pour la vie et le pôle Maisonneuve ainsi que des quartiers comme le Plateau-Mont-Royal, le Village gai et la Petite Italie (y compris le parc Jarry, dans Villeray).**

## LES « DESTINATIONS D'INTÉRÊT »

**LE LONG DU PARCOURS RIVERAIN SONT :**  
**Le Vieux-Pointe-aux-Trembles, le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, le secteur de l'ancien village de Sault-au-Récollet, Sainte-Geneviève, les grands parcs de l'ouest de l'île (du Cap-Saint-Jacques, de l'Anse-à-l'Orme, du Bois-de-la-Roche), Sainte-Anne-de-Bellevue, le vieux village de Pointe-Claire et le secteur du Vieux-Lachine.**

## LES PRINCIPAUX PARCOURS RÉCRÉATIFS SONT :

**Le lien montagne-fleuve-îles, le tronçon montréalais du lien cyclable métropolitain Oka – Saint-Hilaire projeté, la Route verte et la piste du canal de Lachine.**

### Les destinations d'intérêt

Le parcours riverain comprend des concentrations d'attrait dans un périmètre qui se prête à une découverte à pied, à vélo ou par accès nautique. Cependant, ces attractions bénéficiaient, dans certains cas, de la présence de divers services destinés aux visiteurs. De même, leur accessibilité en transport en commun pourrait être améliorée, surtout en certains endroits situés hors du centre.

### Les parcours récréatifs

Les pistes cyclables, les sentiers multifonctionnels et les sentiers ou circuits piétonniers de l'agglomération constituent des parcours récréatifs qui pourraient être consolidés en vue d'améliorer l'accès aux différents points d'intérêt.

### Les réseaux, équipements et infrastructures en lien avec l'eau

L'agglomération comporte un grand nombre d'équipements et d'infrastructures en rive. Plusieurs grands parcs et parcs locaux donnent un accès visuel ou physique à l'eau. Ces points d'accès demeurent plus fréquentés par les résidents locaux que par les résidents des arrondissements et des villes du centre de l'agglomération. Les grands plans d'eau que sont les rivières et le fleuve ceinturant l'agglomération permettent la pratique d'activités nautiques diverses.

VOIR LA CARTE 44 – TRAME VERTE ET BLEUE – RÉSEAUX, ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES EN LIEN AVEC L'EAU, À L'ANNEXE I

### ORIENTATION

Consolider la Trame verte et bleue de l'agglomération, tout en assurant la protection des écosystèmes et la mise en valeur des milieux riverains

### OBJECTIFS

- Favoriser la desserte en transports collectif et actif des composantes de la Trame verte et bleue, en particulier en dehors du centre de l'agglomération
- Assurer la complémentarité entre les activités récréatives et touristiques en rive et les activités nautiques
- Mettre en valeur les équipements et infrastructures en rive existants et favoriser les initiatives destinées à en augmenter le nombre et la qualité
- Soutenir la consolidation de la Trame verte et bleue de l'agglomération par la protection, la mise en valeur et l'accessibilité des rives et des plans d'eau

Tourisme Montréal, Stéphan Poulin



Piste cyclable sur le pont de la Concorde

Ces objectifs sont plus spécifiquement voués à des fins récréatives et touristiques. Cependant, le schéma propose que la mise en valeur globale et intégrée de la Trame verte et bleue se fasse également dans la poursuite des objectifs reliés au paysage, au patrimoine, aux territoires d'intérêt écologique et à la zone agricole, tels qu'ils sont décrits dans ce chapitre.

#### INTERVENTIONS

*Le schéma propose de:*

- Indiquer dans le plan d'urbanisme les composantes d'agglomération de la Trame verte et bleue et en préciser les composantes locales;
- Consolider ces composantes en fonction des principes du schéma et selon les caractéristiques et les volontés des milieux concernés;
- Assurer une cohérence des aménagements d'un arrondissement et d'une municipalité à l'autre;
- En cohérence avec la Trame verte et bleue de l'agglomération, contribuer à la mise à jour des divers plans stratégiques de l'agglomération concernant les grands parcs, les milieux naturels, le verdissement, le réseau bleu ainsi que les équipements sportifs et culturels;
- Dresser un plan d'action et de financement pour la mise en œuvre de la Trame verte et bleue;
- Coordonner la mise en œuvre des actions avec les partenaires publics, privés et communautaires.



Parcs Canada, N. Rajotte

**Le parc des Rapides à LaSalle**



# 3

## L'AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION

Les grandes affectations du territoire

La densité d'occupation

## LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

L'affectation du territoire et la densité d'occupation traduisent, sur le plan normatif, les grandes orientations de l'aménagement du territoire de l'agglomération de Montréal.

### VOIR LA CARTE 20 – GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Les grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal reflètent les intentions du schéma à l'égard de son développement futur en conférant une vocation particulière à ses différentes parties.

Chaque grande affectation regroupe une gamme d'usages et de constructions autorisés dans les aires ayant été délimitées à cet effet en fonction des objectifs établis. Il est à noter que la délimitation des aires d'affectation du territoire doit être interprétée selon les limites cadastrales (lignes de lots) et les emprises routières en vigueur au moment de l'entrée en vigueur du schéma.

### LA DESCRIPTION DES GRANDES AFFECTATIONS

#### **Dominante résidentielle**

L'agglomération de Montréal bénéficie d'une gamme variée de quartiers résidentiels. La grande affectation «Dominante résidentielle» désigne les zones qui participent à la création et à la mise en valeur de milieux de vie durables et complets sur le territoire.

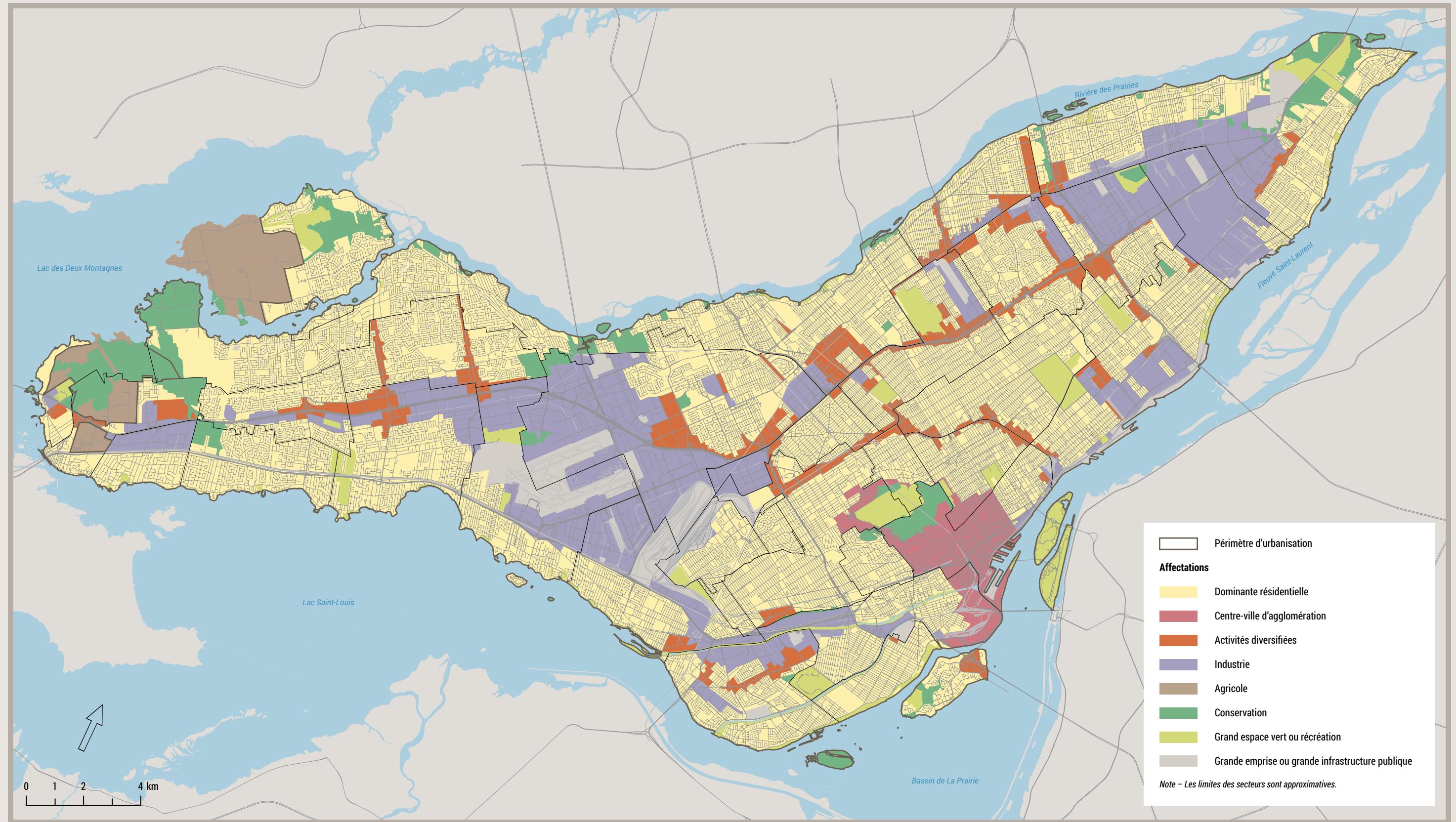
#### **Centre-ville d'agglomération**

Le centre-ville de Montréal est unique en son genre. La particularité et la diversité de ses activités en font l'un des centres-villes les plus animés et les plus diversifiés de l'Amérique du Nord. La grande affectation «Centre-ville d'agglomération» vise à renforcer le rayonnement de ce territoire névralgique sur le plan économique, commercial, culturel, institutionnel, récrétouristique et résidentiel. Le territoire de référence est basé sur le découpage proposé par le décret d'agglomération de 2005 (n° 1229-2005).

#### **Activités diversifiées**

Certains secteurs présentent une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines en raison de leur emplacement ou des activités qui s'y déroulent. La grande affectation du territoire «Activités diversifiées» consiste à préserver l'activité économique tout en permettant, quand les conditions le permettent, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. Les plans d'urbanisme pourront, à cet égard, préciser les zones pouvant accueillir des usages sensibles incluant de l'habitation, sur la base d'une analyse de la compatibilité des usages, de l'intensité des nuisances et des risques découlant de la présence de sources fixes ou mobiles et de la nature du cadre bâti.

**Carte 20 – Grandes affectations du territoire**





## **Industrie**

L'agglomération de Montréal accueille une grande variété d'activités industrielles, aux formes et aux vocations multiples, autour des axes majeurs de transport routier. Avec la grande affectation « Industrie », le schéma vise à renforcer le tissu industriel montréalais dans les créneaux porteurs d'avenir, de même que dans ceux qui font sa notoriété.

Dans le cadre de leur activité, certains établissements peuvent générer des nuisances ou des risques pour le voisinage et constituer par le fait même des sources de contraintes anthropiques. Pour éviter le rapprochement d'usages incompatibles, l'habitation n'est pas autorisée dans les aires de cette grande affectation.

## **Agricole**

L'agglomération possède une zone agricole d'une grande richesse sur le plan du patrimoine et de la biodiversité. La grande affectation « Agricole » vise à préserver l'intégrité de ce territoire par la mise en valeur de son potentiel agricole ainsi que par la protection des milieux naturels qui le composent.

## **Conservation**

Le territoire de l'agglomération comprend des grands parcs, des parcs locaux ainsi que des aires protégées par des organismes non municipaux qui présentent des éléments d'intérêt écologique, paysager et patrimonial à préserver et à mettre en valeur. La grande affectation « Conservation » vise la protection des écosystèmes sensibles<sup>59</sup> et le rehaussement de la biodiversité, tout en permettant, pour la population, un accès qui favorise l'appréciation des paysages et du patrimoine naturel ainsi que la pratique d'activités récréatives à faible impact.

## **Grand espace vert ou récréation**

L'agglomération de Montréal comporte également d'autres espaces verts publics, tels que des grands parcs, des parcs locaux et des lieux publics, qui sont des lieux de détente et de loisirs importants pour la population ou qui donnent un accès physique ou visuel aux rives, ce qui ajoute à la qualité de l'expérience paysagère. À cela s'ajoutent des espaces verts institutionnels ou privés comme les golfs, les grands cimetières, les complexes récréatifs ou touristiques qui sont des lieux de pratique d'activités récréatives et de loisirs d'importance. L'affectation « Grand espace vert ou récréation » vise à confirmer la vocation récréative de ces espaces, tout en prenant soin de préserver leur valeur paysagère et patrimoniale.

## **Grande emprise ou grande infrastructure publique**

L'agglomération comporte un certain nombre d'installations extensives qui fournissent des services essentiels à la population et aux entreprises. En raison de la nature de leurs activités, certaines peuvent exiger des mesures d'aménagement particulières pour éviter des incompatibilités d'usages. Le schéma préconise d'utiliser cette grande affectation pour assurer une saine cohabitation des usages en déterminant les espaces réservés à de grandes entreprises ou à de grandes infrastructures publiques sur son territoire.

59. Dans les habitats floristiques désignés en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* ainsi que dans les réserves naturelles établies en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, les usages et activités devront être restreints à ceux autorisés par ces lois.