

Bilan

2007 - 2009

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal



Août 2009

Bilan

2007 - 2009

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal

Août 2009



Mot de M. André Lavallée

Chères Montréalaises,
Chers Montréalais,

Depuis maintenant plus de quatre ans, la Ville de Montréal s'est engagée sur une base régulière à faire état des efforts qu'elle consacre à la mise en œuvre de son *Plan d'urbanisme*. Le présent bilan s'inscrit résolument dans cette perspective et, par sa lecture, vous serez en mesure de constater l'apport considérable que peuvent avoir les interventions de la Ville et de ses partenaires sur le développement du territoire, de même que leur cohérence avec les orientations d'aménagement inscrites dans le Plan.

La présentation de ce bilan se veut aussi pour la population et les élus une occasion de formuler leurs nouvelles préoccupations pour l'avenir de Montréal, de manière à établir des priorités d'actions pour l'année à venir. Cela revêt d'ailleurs une importance particulière cette année, puisqu'il s'agit du dernier bilan avant la révision quinquennale du *Plan d'urbanisme*, permise à partir du mois de décembre 2009 en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

La Ville de Montréal multiplie les occasions de s'associer avec ses différents partenaires et, de surcroît, avec l'ensemble de la population montréalaise, afin d'assurer la mise en œuvre du *Plan d'urbanisme*. En effet, c'est en travaillant collectivement que nous parviendrons à imaginer et à appliquer des solutions d'aménagement durables qui permettront de soutenir le développement économique de Montréal tout en améliorant la qualité de vie de ses citoyens.

André Lavallée
Vice-président du comité exécutif de Montréal
Responsable du Plan de transport, de l'aménagement urbain, du patrimoine et du design

Sommaire

Introduction	5	
Partie I. La mise en œuvre		
1. Les politiques et les stratégies	11	
2. La planification détaillée prévue par le <i>Plan d'urbanisme</i>	27	
3. Les programmes et les immobilisations	45	
4. Les projets majeurs	63	
Partie II. Les indicateurs de suivi et le tableau de bord		
Les indicateurs	67	
Le tableau de bord	91	
Conclusion	95	
Organismes et abréviations	96	
Table des matières	99	



Introduction

Adopté en 2004 par le conseil municipal, le *Plan d'urbanisme* de Montréal constitue la vision dont s'est dotée la Ville pour assurer un aménagement et un développement cohérents et harmonieux de son territoire. Définissant les principales orientations d'aménagement, ce document précise également les actions à entreprendre dans le cadre de sa mise en œuvre. Il prévoit aussi un suivi systématique et transparent de cette mise en œuvre à travers un bilan qui fait l'objet d'une étude publique par une commission du Conseil. Ce suivi est réalisé afin, principalement, d'assurer une cohérence entre le *Plan d'urbanisme*, les priorités dans les mandats de l'administration municipale et les choix financiers de la Ville, notamment en ce qui concerne son budget et son programme triennal d'immobilisations (PTI).

L'élaboration du bilan 2007-2009 est le fruit d'une collaboration entre les services municipaux concernés. Diffusée au cours du mois d'août, le bilan est étudié publiquement devant la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif. Le rapport de la Commission, comprenant ses recommandations, sera ensuite déposé au conseil municipal.

Le bilan 2007-2009 fait principalement le point sur les actions entreprises, poursuivies ou complétées entre les mois de juin 2007 et de mai 2009. Il se compose de deux parties.

La première partie, qui porte sur la mise en œuvre, est formée de quatre sections :

- les politiques et les stratégies;
- la planification détaillée;
- les programmes et les immobilisations;
- les projets majeurs.

La seconde partie du bilan porte sur le suivi des objectifs du Plan qu'elle illustre à l'aide d'indicateurs. Le bilan 2007-2009 décrit ainsi l'évolution de dix indicateurs relatifs à la population, au logement, à l'emploi et au transport des personnes et des marchandises. Bien que plusieurs de ces indicateurs illustrent des tendances s'inscrivant dans le sens des orientations du *Plan d'urbanisme*, d'autres démontrent l'importance de poursuivre ou d'accentuer les efforts de mise en œuvre, et ce, tant pour la Ville que pour ses partenaires. À l'instar du bilan précédent, la seconde partie du bilan 2007-2009 comporte également un tableau de bord montrant différentes données socio-économiques reliées, directement ou indirectement, aux objectifs et aux orientations du *Plan d'urbanisme*.

Le site Internet du *Plan d'urbanisme*

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

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

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

Les modifications du *Plan d'urbanisme*

Depuis son adoption en 2004, le *Plan d'urbanisme* a fait l'objet de 71 modifications. Dans plusieurs cas, il s'agissait d'inclure, dans sa partie II, des chapitres regroupant les éléments propres au territoire de chacun des arrondissements montréalais.

En plus des modifications résultant de l'intégration des chapitres d'arrondissement, le *Plan d'urbanisme* a fait l'objet de divers ajustements. Ainsi, il a été modifié à 33 reprises depuis juin 2007. Ces modifications concernaient les arrondissements suivants :

- | | |
|--|---|
| ■ Anjou; | ■ Pierrefonds- Roxboro; |
| ■ Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce; | ■ Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles (3); |
| ■ Le Plateau-Mont-Royal (2); | ■ Rosemont–La Petite-Patrie; |
| ■ Le Sud-Ouest (2); | ■ Saint-Laurent (2); |
| ■ L'île-Bizard–Sainte-Geneviève; | ■ Verdun; |
| ■ Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (5); | ■ Ville-Marie (8); |
| ■ Montréal-Nord; | ■ Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension (4) |

Le sommaire de ces 33 modifications se détaille comme suit :

- Intégration de chapitres d'arrondissement (3)
- Ajustements à des limites de parcs ou d'emprises d'utilité publique (5)
- Modifications découlant d'un exercice de planification détaillée, notamment l'adoption de PPU et celle du Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (6)
- Adoption de grands projets publics ou institutionnels, tels le CHUM, CUSM, Musée des Beaux-Arts, etc. (8)
- Demandes liées à des projets privés, dont, par exemple, ceux du 560 boulevard Crémazie Est (projet résidentiel sur le site de l'église Saint-Alphonse d'Youville) et de la Gare-hôtel Viger (11)

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

[illegible]

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

Partie I La mise en œuvre

1 Les politiques et les stratégies

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

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

Politique ou stratégie	Adoption
La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée	Juin 2003
La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	Décembre 2004
Le Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise	Avril 2005
La Stratégie de développement économique	Mai 2005
La Politique du patrimoine	Mai 2005
La Politique de l'arbre	Juin 2005
La Politique de développement culturel	Août 2005
La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels	Août 2005
Le Plan d'action en matière d'accessibilité universelle	Décembre 2005
Le Plan d'action pour améliorer la salubrité des logements	Juin 2007
La Stratégie <i>Habiter Montréal</i>	Avril 2008
La Politique familiale	Mai 2008
Le Plan de transport	Juin 2008
Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles	Prévue en 2009

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

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

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

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

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

Montréal 2025
IMAGINER › RÉALISER

1.1 La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée¹

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

Les multiples projets qui en découlent sont concrétisés grâce à une collaboration étroite entre la Ville et les arrondissements concernés, mais aussi grâce à un important réseau de partenaires publics, privés et associatifs. Durant la période 2007-2009, la Ville et ses partenaires ont contribué à la mise en place de nombreux projets dans des domaines aussi variés que l'aménagement du domaine public, la sécurité alimentaire, l'intégration des jeunes, l'amélioration de l'environnement, l'intervention auprès des aînés, le soutien aux familles, l'accès à la culture et aux loisirs et la participation citoyenne.

Les succès obtenus par la RUI s'expliquent notamment par le fait que les projets qui en découlent sont mis sur pied avec le concours de partenaires issus des milieux où ils s'insèrent. Chacun des secteurs ciblés par la RUI profite d'interventions adaptées à ses propres caractéristiques physiques, sociales et économiques. La période 2007-2009 a vu la consolidation et le développement de la mobilisation et du partenariat dans les milieux locaux, ainsi qu'au niveau métropolitain. Durant cette période, plus de cent projets ont été planifiés et mis en œuvre dans les huit secteurs impliqués dans la Stratégie, soit:

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

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



1.2 La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels²

Depuis son adoption en 2004, la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* a donné des résultats significatifs, en grande partie grâce à son approche de planification concertée. Rappelons que cette Politique vise à préserver et à augmenter la biodiversité sur le territoire de l'agglomération montréalaise afin d'améliorer la qualité des milieux de vie pour les générations actuelles et futures. Elle vise également à créer de la richesse collective, à soutenir le développement économique du territoire à long terme et à accroître les lieux de contact des Montréalais avec la nature. Elle poursuit notamment l'objectif de protéger 8 % du territoire, dont 6 % en milieu terrestre, contribuant ainsi à faire de Montréal une ville « verte ».

Les récentes initiatives menées dans le cadre de cette Politique se sont principalement articulées autour de la conservation de terrains stratégiques, de l'intégration des projets de conservation aux grands projets urbains, de la diversification des interventions, de l'implication des grands propriétaires publics, institutionnels et industriels ainsi que de la participation des citoyens et des groupes d'intérêts. Elles ont permis de porter la superficie d'espaces protégés ou en voie de l'être à 2 467 hectares, ce qui représente 5 % du territoire de l'agglomération.

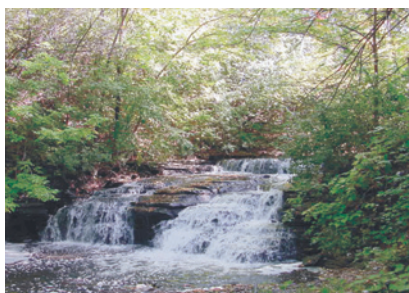
Entre 2007 et 2009, d'importants projets d'acquisition et d'aménagement ont été entrepris afin de mettre en valeur les écoterritoires de la coulée verte du ruisseau De Montigny, du corridor écoforestier de l'Île Bizard et de la trame verte de l'Est. Une acquisition de la Ville, conjuguée à un important don écologique du propriétaire, a notamment permis de soustraire l'île Lapierre au développement résidentiel, de préserver sa biodiversité et d'agrandir le parc-nature du Ruisseau-De Montigny.

Divers partenariats avec des promoteurs ont également permis d'assurer la prise en compte de la protection des écosystèmes et de la biodiversité dans la conception de grands projets urbains. À cet égard, le développement intégré du projet de Pierrefonds-Ouest se traduira par l'implantation d'une zone de conservation de 180 hectares reliant, entre autres, les parcs-nature de l'Anse-à-l'Orme et du Cap-Saint-Jacques.

Par ailleurs, l'engagement des 14 grandes institutions installées sur la montagne, grâce à la signature du *Pacte patrimonial du Mont-Royal*, favorisera la concrétisation du projet de conservation développé pour le mont Royal qui vise la protection de la biodiversité par la gestion écologique, la conservation des paysages naturels d'intérêt et le renforcement de la biomasse. Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges s'est d'ailleurs doté d'un plan vert qui s'articule autour de la préservation des paysages historiques et patrimoniaux, de l'intégration d'une biodiversité végétale et animale ainsi que du renouvellement et de la croissance du parc arboricole et du milieu éco-forestier.

Finalement, une étude de caractérisation a été menée dans dix grands parcs et 49 parcs locaux afin de déterminer l'existence de zones naturelles d'intérêt. Certains de ces parcs pourraient se voir attribuer prochainement un statut formel de protection et une vocation de conservation. La Ville a également complété un inventaire des segments riverains d'intérêt pour fins de conservation et a produit un atlas des milieux riverains et aquatiques d'intérêt écologique. Elle projette maintenant de produire un répertoire des milieux naturels protégés de l'agglomération.

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



1.3 Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise³

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

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

La phase de démarrage 2005-2006 était constituée de 24 actions associées aux quatre orientations prioritaires. La phase 2007-2009, actuellement en cours, comprend 36 actions dont 19 sont nouvelles. Depuis 2005, un bilan annuel est déposé pour rendre compte de l'état d'avancement de ces actions.

La singularité de ce Plan réside dans l'engagement collectif d'organismes partenaires issus de tous les secteurs d'activités. Entre 2005 et 2008, le nombre de d'organismes engagés à réaliser des actions du Plan est passé de 49 à 165. Outre l'implication de plusieurs services corporatifs de la Ville de Montréal, le Plan peut compter sur la participation active des administrations locales, avec 11 arrondissements et quatre municipalités reconstituées formellement engagés à réaliser les actions du Plan. Parmi les réalisations de 2007-2008, on peut citer par exemple :

- l'adoption du *Règlement sur la marche au ralenti inutile* dans tous les arrondissements de la Ville (action 2.1);
- l'implantation de plus de 75 km de voies cyclables et l'installation de plus de 5 000 supports à vélos, notamment sur les bornes de stationnement en bordure de rue (action 2.4);
- l'adoption et la mise en œuvre d'un plan de réduction des émissions corporatives de GES (action 2.7) et d'une politique verte du matériel roulant (action 2.8);
- le financement de neuf projets «Quartier 21» visant à réaliser des projets communautaires locaux de développement durable (action 2.10);
- la réalisation de plusieurs projets locaux de réduction des îlots de chaleur urbains (action 2.12) et de modération de la circulation (action 2.14) dans les arrondissements et villes reconstituées;
- la réalisation de nombreux projets d'efficacité énergétique dans les bâtiments municipaux, dont un toit vert à la Maison de la culture Côte-des-Neiges (action 2.21);
- la reconnaissance de Montréal à titre de Centre régional d'expertise en éducation en vue du développement durable de l'Université des Nations Unies (action 2.9);
- la protection accrue de la biodiversité et des milieux naturels avec 5 % du territoire terrestre de l'île protégée, avec un objectif à terme de 6 % (action 2.31).

Les actions du Plan se poursuivent et s'accompagnent de nombreuses réalisations par des organismes partenaires. Les engagements pris dans le cadre du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* sont ainsi en voie de se réaliser.

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

1.4 La Stratégie de développement économique 2005-2010 (réussir@montréal) ⁴

La *Stratégie de développement économique de la Ville de Montréal* (SDÉ) mise sur le savoir, la créativité, la culture, l'innovation et l'ouverture sur le monde pour hisser Montréal parmi les métropoles offrant le meilleur niveau de vie et la meilleure qualité de vie en Amérique du Nord. Cet objectif ne peut être atteint que par la concrétisation de bon nombre des orientations du *Plan d'urbanisme*.

La SDÉ et le Plan ont par conséquent plusieurs éléments en commun. Tous deux visent, par exemple, à dynamiser les secteurs d'emplois et à assurer un développement optimal du Centre. L'amélioration de la qualité des milieux de vie figure non seulement parmi les préoccupations du *Plan d'urbanisme*, mais également parmi celles de la SDÉ en raison notamment du pouvoir d'attraction qu'elle exerce sur les travailleurs du savoir. Prenant parti en faveur du développement durable, la SDÉ, comme le *Plan d'urbanisme*, propose de contribuer directement à la densification des secteurs aux abords des stations de métro et des gares de trains en y favorisant l'intensification et la diversification des activités économiques. De même, en proposant des actions concrètes pour soutenir l'établissement de commerces de proximité dans les quartiers résidentiels, entre autres au centre-ville, Montréal souhaite que l'activité commerciale apporte une contribution significative à l'animation des milieux de vie.

Ainsi, la Ville a créé, en 2008, le volet commercial du *Programme réussir@montréal* (PR@M) afin d'appuyer concrètement la revitalisation des artères commerciales traditionnelles et d'enrichir la vie de quartier. Le programme propose une aide pouvant prendre plusieurs formes destinée aux commerçants, aux regroupements de commerçants et aux sociétés de développement commercial, dont l'accompagnement, la planification et la rénovation. Ce volet est complété par les volets «Industrie», destiné aux propriétaires de bâtiments visant à accélérer l'investissement immobilier, et «Revitalisation» qui cherche à corriger des cas de nuisances. À ces volets s'ajoute *ClimatSol*, un programme mis de l'avant par le gouvernement du Québec, dont la Ville assure la gestion pour son territoire, qui offre une aide financière à la réhabilitation de terrains contaminés. Chacun contribue à sa manière à la mise en valeur des secteurs propices à l'intensification ou la diversification des activités identifiés par le *Plan d'urbanisme* (voir section 2.4 du Plan).

Il en est ainsi pour chacun des cinq axes d'intervention autour desquels s'articule la *Stratégie de développement économique*. Comme l'indique le bilan de la SDÉ, de même que les bilans économiques annuels disponibles sur Internet (ville.montreal.qc.ca), la Ville et les arrondissements ont, au cours des quatre dernières années, conjugué leurs efforts en matière de développement économique pour :

- Améliorer l'environnement d'affaires en créant, par exemple, un fonds d'investissement de 210 M\$ pour financer la construction des infrastructures municipales liées à la mise en chantier des grands projets;
- Stimuler le renforcement du savoir, de l'innovation et le dynamisme des grappes industrielles en contribuant, entre autres, à la consolidation et à la création de grappes industrielles notamment dans les secteurs du cinéma et de l'environnement;
- Consolider et développer le statut de Montréal comme métropole culturelle d'avant-garde en procédant, avec les gouvernements du Québec et du Canada, à des investissements publics de près de 150 M\$ consacrés à l'aménagement de la place du Quartier des spectacles et du secteur de la Place des Arts;
- Améliorer la qualité des milieux de vie en consacrant, notamment, plus de 100 M\$ au quatre volets du *Programme réussir@montréal* (voir section 3.3);
- Affirmer le positionnement et accroître la notoriété internationale de Montréal en obtenant, par exemple, le titre de Ville UNESCO de design et en signant un accord de coopération avec la Ville de Paris.

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

1.5 La Politique du patrimoine⁵

Depuis l'adoption de la *Politique du patrimoine*, en mai 2005, plusieurs actions concrètes ont été menées par la Ville et ses partenaires à l'égard du patrimoine. La Ville et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCF) ont notamment injecté ensemble 90 M\$ en soutien à la mise en valeur du patrimoine et au développement de la culture dans le cadre de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal 2005-2008*. Les réalisations de la Ville au cours trois dernières années permettent de tracer un bilan positif de la phase de démarrage de la Politique.

En ce qui concerne le premier axe de la Politique, lequel vise à structurer l'intervention municipale et à favoriser le partage de la responsabilité en matière de patrimoine, la Ville a soutenu diverses initiatives locales et du milieu associatif, notamment en réalisant, en collaboration avec ses partenaires et commanditaires, les éditions 2007 et 2008 de l'*Opération patrimoine architectural de Montréal*, en coordonnant les travaux de la Table de concertation du Vieux-Montréal et ceux de la Table de concertation du Mont-Royal et en soutenant les musées montréalais. Elle a aussi fait preuve de leadership en matière de sensibilisation et de commémoration du patrimoine en réalisant le marquage des traces des fortifications et du moulin des Frères-Charon, dans le cadre du réaménagement de la rue McGill et du square des Frères-Charon, et en commémorant le 40^e anniversaire de l'Expo 67 par la tenue de différentes activités, par la citation, à titre de monument historique, du complexe Habitat 67 et la constitution du site du patrimoine de l'île Sainte-Hélène.

À titre de propriétaire, la Ville a également mis en ligne l'*Inventaire des propriétés municipales d'intérêt patrimonial*, un outil de sensibilisation, de diffusion et de gestion élaboré par le Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise (BPTE). Par ailleurs, le conseil municipal a procédé à la citation de quatre propriétés municipales d'intérêt exceptionnel situées sur le parcours riverain, soit les maisons Brignon dit Lapierre, Thomas-Brunet, Jacques-Richer dit Louveteau et Bleau. Enfin, une somme de 7 M\$ dédiée à la restauration des immeubles municipaux provenant du *Fonds du patrimoine culturel québécois* a été ajoutée au budget régulier de l'Entente avec le MCCCF, le portant à 19 M\$.

En tant que gestionnaire, la Ville a aussi raffiné ses connaissances et ses mécanismes de gestion des biens patrimoniaux. Le BPTE a notamment élaboré une proposition de processus d'analyse de l'intérêt patrimonial d'un lieu basé sur une approche de gestion par les valeurs permettant d'évaluer la pertinence d'accorder un statut de protection en vertu du volet municipal de la *Loi sur les biens culturels* et d'encadrer les études et le développement des lieux patrimoniaux. La Ville et le MCCCF ont mis sur pied un guichet unique pour faciliter l'étude des demandes d'autorisation de travaux relatifs à un bien culturel. Cette nouvelle procédure simplifie grandement les démarches des propriétaires.

Plusieurs études portant sur des bâtiments, des ensembles ou des secteurs significatifs ont été réalisées entre 2007 et 2009 afin d'accroître la connaissance du patrimoine bâti montréalais. Le BPTE a évalué la recevabilité de plusieurs demandes de citation soumises par des citoyens, des organismes ou des arrondissements de Montréal. La Ville a également présenté un mémoire dans le cadre de la révision de la *Loi sur les biens culturels* et mis sur pied, avec le gouvernement du Québec, un nouveau programme permettant d'accorder des subventions à la restauration aux propriétaires de bâtiments, de sites et d'ensembles d'intérêt patrimonial significatif. Dans le cadre de ce programme 1,2 M\$ ont été engagés, en 2008, en appui à 80 projets.

Enfin, plusieurs actions visant à conserver et à mettre en valeur les territoires stratégiques ont été entreprises. Ainsi, la Ville rendait public, au printemps 2008, un plan de transport intégré pour le Vieux-Montréal favorisant les modes de transports collectif et actif et facilitant l'accès et le déplacement des personnes, dont les touristes. Elle a également produit une proposition de *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*, résultant des consensus de la Table de concertation du Mont-Royal, qui a fait l'objet d'une consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal au printemps 2008 pour être ensuite adoptée en avril 2009 (voir section 2.12).

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

1.6 La Politique de l'arbre⁶

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

L'intégration des dispositions du *document complémentaire du Plan d'urbanisme* à l'égard de la protection des arbres dans les règlements d'urbanisme des arrondissements (actions 6, 7 et 8 de la *Politique de l'arbre*) est en bonne voie d'être complétée. De plus, la Direction des grands parcs et de la nature en ville (DGPNV) a entrepris, en 2008, une réflexion, en collaboration avec les arrondissements, sur des modifications à apporter aux règles d'abattage dans la réglementation de zonage actuelle. Au cours de l'année 2009, un projet de règlement type sera proposé à cet effet aux arrondissements.

Depuis l'entrée en vigueur de la Politique, plusieurs arrondissements ont mis à jour l'inventaire des arbres publics sur leur territoire (action 2). La plupart ont également entrepris de référencer géographiquement l'emplacement des arbres de rues et de parcs. La DGPNV a aussi travaillé au développement d'une méthode automatisée pour inventorier les arbres du domaine public et du domaine privé par télédétection. Un projet pilote est d'ailleurs en cours à cet effet. La poursuite de ce projet en 2009 pourrait permettre de cartographier l'ensemble du patrimoine arboricole montréalais en tenant compte d'aspects tels que l'espèce, l'âge et l'état de santé des arbres représentés. Cette cartographie est indispensable à l'élaboration de stratégies plus fines de gestion et d'intervention sur la forêt urbaine. En 2008, la DGPNV a également amorcé l'élaboration d'un plan arboricole pour le parc La Fontaine. Ce projet-pilote servira de référence à la DGPNV dans l'élaboration d'un guide à l'intention des arrondissements.

Le Comité sur les arbres remarquables, mis sur pied en 2006 pour œuvrer à l'élaboration d'un programme municipal de reconnaissance et de protection des arbres remarquables de l'île, s'est élargi en 2008 en s'adjoignant des professionnels du Bureau du patrimoine et de la toponymie et du Bureau des communications de la Ville. En 2008, ce comité a défini les critères dendrologiques (naturels) et culturels qui serviront à la reconnaissance des arbres remarquables. Le processus d'analyse lié à la mise en candidature d'un arbre remarquable doit être précisé au cours de l'année 2009.

Les citoyens sont reconnus dans la Politique en tant qu'intervenants de premier plan pour le développement et la conservation des arbres urbains (action 11). À cet égard, la DGPNV a produit en 2008 diverses publications à leur intention, dont une brochure sur l'arbre urbain. Par ailleurs, une nouvelle rubrique sur les arbres est désormais disponible sur le site Internet de la Ville. Elle traite notamment des bienfaits des arbres, de mythes qui y sont associés, des essences d'arbres présentes sur les rues de Montréal, de la réglementation concernant les arbres privés et des insectes ravageurs qui menacent actuellement le patrimoine arboricole montréalais.

Un premier bilan de la mise en œuvre de la *Politique de l'arbre* (2005-2007) a été présenté publiquement à la Commission sur le développement culturel et la qualité du milieu de vie en octobre 2007.

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

1.7 La Politique de développement culturel⁷

Reconnaissant l'importance de la culture comme moteur de développement, du dynamisme économique et de la prospérité de Montréal, la Ville a adopté, en 2005, une politique de développement culturel intitulée « *Montréal, métropole culturelle* ». La Politique, qui s'arrime avec l'objectif du *Plan d'urbanisme* d'accroître la vocation métropolitaine, nationale et internationale du Centre, notamment à travers le rayonnement de ses activités culturelles, énonce trois grands objectifs en matière de culture, soit de faciliter l'accès des citoyens aux arts et à la culture, de soutenir davantage les arts et les artistes et d'assurer l'avenir des institutions et des grands événements montréalais.

Plus récemment, un plan d'action a été élaboré pour les années 2007-2017, à partir des grandes orientations contenues dans la Politique. Les principaux engagements contenus dans le Plan d'action 2007-2017 ont trait à la réalisation du Quartier des spectacles et au développement des bibliothèques municipales.

Par ailleurs, les différents bilans portant à la fois sur la Politique et le Plan d'action font état de plusieurs projets qui ont déjà été réalisés ou sont en voie de l'être afin de rendre davantage tangible la culture au quotidien et de répondre à l'objectif d'améliorer le cadre de vie des montréalais.

Parmi les projets entrepris, signalons les célébrations entourant la commémoration du 40^e anniversaire de l'exposition universelle de 1967, l'année hommage à Norman Bethune en 2008 et le renouvellement et la bonification de l'*Entente sur le développement culturel* entre la Ville et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCF) pour la période 2008-2011. Mentionnons également la réalisation de nouvelles œuvres d'art public, de même que la restauration et la poursuite de l'identification de ce patrimoine artistique.

En ce qui a trait à l'aménagement urbain et au design, un nouvel espace public a été complété sur la rue McGill (le square des Frères-Charon), alors que plusieurs autres font ou feront prochainement l'objet d'importants travaux de réaménagement (place d'Armes, place du Canada, square Dorchester). Un concours d'architecture a aussi été lancé pour le projet du futur Planétarium et deux autres le seront en 2009 pour les nouvelles bibliothèques dans les arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie et de Saint-Laurent. Enfin, des ateliers de design urbain ont permis de réfléchir sur l'avenir du site Bellechasse, du secteur Pierrefonds Ouest et du square Cabot.

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



1.8 La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels⁸

La Ville a adopté, en août 2005, une *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* qui a pour objectif d'encourager une offre résidentielle équilibrée et diversifiée en facilitant, entre autres, la réalisation de logements sociaux et communautaires et en stimulant la production de propriétés abordables.

Les grands objectifs de la Stratégie concordent avec les cibles énoncées au *Plan d'urbanisme*, soit que les logements abordables représentent au moins 30 % des nouvelles constructions résidentielles à Montréal. La Stratégie précise également des cibles à atteindre, notamment en termes de pourcentages de logements sociaux, communautaires ou privés et de clientèles, par l'intermédiaire d'une approche incitative basée sur un partenariat avec les secteurs privé et communautaire ainsi que sur le concours de l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) et de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM), dont les contributions, en ce qui a trait à la production de logements abordables, furent appréciables.

La réalisation de ces objectifs n'aurait pu se matérialiser sans la mise en place de conditions favorables, dont la mise en œuvre du plan d'action *Solidarité 5 000 logements*, jusqu'en 2006, et, par la suite, celle de l'*Opération 15 000 logements*, pour appuyer la rénovation et la réalisation de nouveaux logements abordables, incluant les logements sociaux et communautaires, et soutenir l'accession à la propriété. De plus, il faut souligner l'apport considérable des promoteurs privés dans la production de logements abordables.

Ces efforts conjugués ont porté fruit comme en fait état le rapport d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie paru en 2007. Celui-ci a permis de faire le point sur l'approche préconisée en matière de logement abordable en présentant les faits saillants de la mise en œuvre de la Stratégie :

- une forte production de logements abordables et de nombreux projets d'inclusion avaient permis, au moment de la réalisation du rapport, de dépasser l'objectif qu'au moins 30 % de la production résidentielle soit abordable. Par ailleurs, plus d'une dizaine de projets d'inclusion, comportant environ 7 000 nouveaux logements, dont plus de 20 % de logements sociaux et communautaires et près de 40 % de logements abordables privés, étaient alors en émergence;
- une Stratégie rassembleuse, comme en témoigne l'adhésion de la population et des élus aux objectifs de la Stratégie ainsi que l'intégration des objectifs de mixité dans les pratiques des promoteurs privés, communautaires et des arrondissements;
- le développement de projets mixtes exemplaires, notamment des projets des *Lofts Imperial* et du *Nordelec*, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, ou encore celui du site des anciens ateliers Rosemont;
- le succès d'une approche volontaire, privilégiée par l'administration municipale, plutôt qu'une approche coercitive.

Au-delà de ces résultats positifs, l'analyse des données et des mécanismes de mise en œuvre de la Stratégie a fait ressortir certains aspects à améliorer, notamment en ce qui a trait à l'offre en logements abordables pour les familles. Ainsi, la grande majorité des logements abordables d'initiative privée ne conviennent pas aux besoins des familles en raison de leur petite taille alors que, du côté social, plus du tiers des logements construits sont destinés à une clientèle familiale.

Pour répondre à ce défi, la Ville a développé récemment le *Programme d'habitations urbaines pour familles* (voir section 3.1.3) qui vise à stimuler la production de logements privés pour les ménages familiaux. Elle a également adopté une *Politique familiale* et mis en place la Stratégie *Habiter Montréal*.

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

1.9 Le Plan d'action en matière d'accessibilité universelle⁹

Le *Plan d'urbanisme* a endossé le concept d'accessibilité universelle comme un principe devant guider la conception de l'aménagement urbain et de l'architecture afin de permettre à tous les citoyens une utilisation similaire et sécuritaire des lieux publics, des infrastructures urbaines et des bâtiments. Il énonce clairement que l'aménagement urbain doit être conçu de manière à éliminer les barrières pouvant faire obstacle à la réalisation des activités quotidiennes. C'est précisément dans cette optique que, depuis le Sommet de Montréal en 2002, les divers travaux et plans d'action en matière d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal ont été développés.

Résolument centrés sur les domaines de compétence municipale, les plans d'action de la Ville se déclinent selon quatre axes d'intervention, soit :

- l'accessibilité architecturale et urbanistique;
- l'accessibilité des programmes, des services et de l'emploi;
- l'accessibilité des communications municipales;
- la sensibilisation et la formation des intervenants municipaux.

En lien plus spécifiquement avec les objectifs du *Plan d'urbanisme*, citons quelques réalisations des années 2007-2008 :

- l'adoption du *Plan de transport* incluant de manière transversale le concept d'accessibilité universelle;
- la mise en place d'un *Plan d'action sur le déneigement* qui accorde une attention particulière aux personnes ayant divers types de limitations;
- l'installation de nombreux feux à décompte numérique et de signaux sonores aux intersections;
- la construction de multiples descentes de trottoirs;
- la préparation d'un *Guide d'aménagement piéton* devant inclure entre autres les meilleures pratiques concernant l'aménagement des terrasses;
- l'organisation d'un atelier de sensibilisation sur le développement d'immeubles et d'environnements urbains universellement accessibles à l'intention d'intervenants du Bureau de gestion des grands projets.

Les avancées observées depuis 2002 s'expliquent par les engagements des arrondissements et des services centraux dans la réalisation de projets très concrets. De dix projets pilotes menés en 2003, le plan d'action 2007 en contenait plus de 60, alors que celui de 2008 faisait état de plus de 80 engagements. Un autre apport majeur provient sans contredit de la contribution du milieu associatif des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans la mesure où six organismes partenaires participent étroitement à l'identification des besoins, à la recherche de solutions et au développement de l'expertise montréalaise.

9. Pour plus d'informations : ville.montreal.qc.ca/devsocial

1.10 Le Plan d'action pour l'amélioration de la salubrité des logements

Devant l'ampleur des problèmes liés à l'insalubrité de certains immeubles résidentiels, la Ville de Montréal a approuvé, en juin 2007, le *Plan d'action pour l'amélioration de la salubrité des logements*. Cette décision découle du constat que dans le traitement des cas les plus lourds d'insalubrité, que ce soit par la taille de l'opération ou la complexité des enjeux, l'application du *Règlement sur la salubrité et l'entretien des logements* nécessite le recours à des ressources spécialisées et une implication accrue des services corporatifs.

Le plan d'action concrétise la volonté de l'administration municipale d'atteindre ses objectifs pour l'amélioration de l'habitat. Il consacre un montant de 1 M\$ par année, pour la période s'étendant de juillet 2007 à juillet 2010, à l'amélioration de la salubrité des logements et, lorsque la situation l'exige, à la réalisation des travaux en lieu et place des propriétaires. Ce montant correspond à la mise en place d'une équipe dédiée et s'ajoute aux ressources qui existent en arrondissement.

Le plan d'action assure une inspection exhaustive des bâtiments les plus problématiques (manque d'entretien général, problème de salubrité ou de sécurité) afin d'améliorer l'état des lieux. Il vise les cas d'exception pour lesquels le niveau d'intervention dépasse la capacité normale d'un arrondissement. Pour la durée du plan d'action, il est prévu de procéder à l'inspection d'environ 10 000 logements. Depuis octobre 2007, l'équipe du plan d'action, pilotée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, a conclu des ententes de collaboration avec huit arrondissements, ce qui a mené à l'inspection de 211 bâtiments regroupant 3 900 logements.

En prenant à sa charge l'inspection systématique des immeubles présentant des problèmes d'insalubrité dépassant la capacité d'intervention des arrondissements, le plan d'action favorise une plus grande disponibilité des ressources en inspection des arrondissements pour les cas moins lourds. À cet égard, la responsabilité des arrondissements dans l'application du règlement sur la salubrité et l'entretien des logements demeure intègre. Aussi, chacun d'entre eux est tenu d'allouer les ressources requises pour assurer une présence sur son territoire et répondre aux plaintes des citoyens en matière de salubrité des logements.

1.11 La Stratégie *Habiter Montréal*

Le *Plan d'urbanisme* vise à soutenir des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets. À cette fin, la *Charte des milieux de vie montréalais* (voir section 2.1 du Plan), identifie un ensemble de critères ayant notamment pour but de baliser les interventions de la Ville en matière d'habitation. Celles-ci s'articulent autour de trois grands axes, soit d'assurer une offre résidentielle équilibrée, d'améliorer l'habitat et le cadre de vie des ménages et de promouvoir le développement résidentiel.

En ce qui concerne les deux premiers axes, la Ville s'appuie principalement sur son Plan d'action, *Opération 15 000 logements*, qui vise la création de 5 000 nouveaux logements sociaux et la réalisation de 10 000 interventions sur le marché privé. Ces dernières comprennent un soutien à la création et à la rénovation de logements abordables ainsi qu'un appui facilitant l'accès à la propriété notamment par l'intermédiaire du programme *Accession à la propriété*.

Pour ce qui est du dernier axe, Montréal s'est récemment dotée d'une stratégie proactive en matière de promotion de son territoire, la *Stratégie Habiter Montréal*. Il s'agit du volet communication d'un plan d'action visant à promouvoir le développement résidentiel en insistant sur les atouts de Montréal face aux autres municipalités de la région. La Stratégie assure la cohérence des efforts de promotion de Montréal en tant que lieu de résidence auprès de clientèles-cibles. Elle fait valoir l'attrait d'un mode vie urbain, souligne la diversité des quartiers, des milieux de vie et des typologies résidentielles présents à Montréal et mise sur des partenariats.

Déployée selon une approche intégrée, la Stratégie insiste sur les aspects forts de l'offre de services à Montréal, tels que les transports en commun, les milieux de vie, la sécurité publique et la diversité ethnoculturelle. Les actions en faveur de la famille, notamment celles émanant de la *Politique familiale* (voir section 1.12), viennent appuyer le volet résidentiel de la Stratégie.

L'offensive publicitaire «*Montréal, une vie proche de tout*» a été mise en place dans le cadre de la Stratégie en 2008 pour appuyer les efforts visant à retenir les familles sur le territoire de Montréal. Elle comportait une dizaine de messages percutants diffusés à grande échelle (panneaux extérieurs, omnicolumnes, stations de métro, autobus, radio et sites Internet). La campagne a donné lieu à la mise en ligne de cartes interactives à l'intention des acheteurs potentiels sur le site «habitermontreal.qc.ca». Ces cartes permettent d'avoir rapidement un aperçu des divers projets résidentiels en cours dans chacun des arrondissements et des services disponibles à proximité (écoles, services de garde, arénas, piscines, bibliothèques, etc.). La campagne Internet de la *Stratégie Habiter Montréal* s'est vue attribuer un prix en mai 2009 dans le cadre du concours Prix média organisé par les Éditions Infopresse.

Toujours afin de freiner la migration des jeunes familles hors de Montréal, la Ville a bonifié les subventions accordées aux familles locataires qui achètent une nouvelle propriété dans le cadre du programme *Accession à la propriété*. Parallèlement, la Ville a créé le programme *Habitations urbaines pour familles* (voir section 3.1.3.) afin d'inciter les promoteurs à développer des projets résidentiels destinés aux familles.



1.12 La Politique familiale

La qualité de vie des familles constitue l'une des préoccupations fondamentales de la Ville de Montréal. Afin de mieux cerner les besoins des familles et de générer un ensemble d'actions concrètes à mettre en œuvre pour y répondre, la Ville a entrepris, avec l'aide d'un nombre considérable de partenaires, de se doter d'une *Politique familiale*.

En 2007, le cadre de référence pour l'élaboration d'une *Politique familiale - Montréal, ville de familles* - a fait l'objet d'une vaste concertation impliquant un important réseau de partenaires issus des secteurs publics, privés, institutionnels et communautaires, ainsi que d'une consultation par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

En mai 2008, la Ville adoptait la *Politique familiale* et un *Plan d'action famille*. Parallèlement, tous les arrondissements se dotaient d'un plan d'action local fidèle aux orientations et aux objectifs du cadre de référence.

La *Politique familiale* poursuit quatre grands objectifs :

- faire de la famille et des jeunes le centre des contributions de tous les acteurs et partenaires municipaux;
- consolider et développer la qualité de vie des familles montréalaises en tenant compte des caractéristiques locales;
- viser une «cible famille Montréal» à atteindre d'ici 2012, en convainquant les jeunes Montréalaises et Montréalais de 25 à 44 ans de demeurer en plus grand nombre à Montréal et d'y installer leur famille;
- favoriser l'entraide intergénérationnelle.

La Politique et le Plan d'action comportent 14 engagements concrets qui s'appliquent à différentes échelles de l'espace urbain, soit celles de la maison, de la rue, du quartier et de la ville. Les engagements portent notamment sur l'accessibilité à des logements adéquats pour les familles, en termes de coûts, de taille, de qualité et d'aménagements extérieurs. Ils concernent également le caractère des rues résidentielles (paisibles, vertes, sécuritaires) et la disponibilité de services répondant aux besoins des familles à l'échelle des quartiers (écoles, parcs, services, équipements collectifs, etc.).

Dans une perspective plus large, la Politique et le plan d'action misent sur les stratégies et les plans récemment adoptés par la Ville, notamment en matière d'habitation, de transport, de culture, avec, en toile de fond, la stratégie de développement durable. Ainsi, les engagements pris à l'échelle de la Ville portent sur la desserte en transport en commun, la qualité de l'aménagement et de l'entretien de l'espace public, la valorisation de Montréal en tant que ville de savoir et de culture et la qualité de l'environnement.

Dans le cadre de la mise en œuvre des divers plans d'action, plusieurs arrondissements ont déjà mis en place des mesures pour ralentir la vitesse de la circulation, tant sur les rues résidentielles que sur les artères. Par ailleurs, certaines mesures en matière d'habitation se sont concrétisées, dont une bonification de l'aide financière pour l'accession à la propriété des familles et la campagne *Montréal une vie proche de tout*, qui cible clairement les jeunes familles.



1.13 Le Plan de transport¹⁰

Les infrastructures de transport jouent un rôle structurant dans l'organisation spatiale du territoire montréalais. En effet, la stratégie de consolidation et de renforcement des différents secteurs de la Ville est basée sur la présence d'importants réseaux de transport et plus particulièrement sur celle d'infrastructures de transport collectif.

Adopté en juin 2008, le *Plan de transport* adhère à cette stratégie en faisant le choix ambitieux du transport collectif comme moyen privilégié de déplacement des personnes et comme outil structurant du développement de Montréal. D'ailleurs, il reprend et fait siennes les grandes orientations du *Plan d'urbanisme*, notamment en ce qui a trait à la consolidation du centre de l'île et à la densification des secteurs de développement.

Le *Plan de transport* constitue l'aboutissement d'un vaste exercice de réflexion entrepris en 2003 et qui a fait l'objet de consultations publiques de juin à septembre 2007, à la fois devant la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif et la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures.

Ce Plan propose ainsi une vision d'ensemble pour l'agglomération de Montréal, soit d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de l'agglomération un endroit agréable à vivre, de même qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. En ce sens, il s'engage fortement sur le développement des transports collectif et actif, la diminution de la place de l'automobile et la sécurité des déplacements, afin de réduire de manière significative la dépendance à l'automobile et de faire en sorte que les transports collectifs et actifs deviennent les modes de transport privilégiés de la population.

Pour que cette vision soit mise en œuvre, le Plan identifie 21 chantiers prioritaires et stratégiques. Les interventions, prévues sur un horizon de 10 ans, comprennent des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train le vélo et la marche, ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi.

10. Plus de détails sur le Plan de transport sur le site Internet de la Ville à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/plan-transport



1.14 Le Plan de gestion des matières résiduelles

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

Au cours des six premiers mois de l'année 2007, les différentes études techniques confiées à des experts dans le cadre de l'élaboration du projet de PDGMR¹¹ ont été analysées. Parallèlement, sa rédaction a été amorcée au printemps pour être complétée à la fin d'août. De septembre à décembre, les différentes étapes de validation ont été franchies bonifiant ainsi chacune des versions subséquentes en vue de la consultation publique par la Commission de l'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures.

La présentation du projet de PDGMR a fait l'objet d'assemblées publiques de la Commission, entre mai et octobre 2008, auxquelles une cinquantaine de représentants d'organismes ont participé. Au total, 30 mémoires écrits ont été reçus pour analyse par les membres de la Commission.

La Commission a fait ses recommandations, au nombre de 33, en octobre 2008 et le rapport de consultation a été déposé au conseil municipal le mois suivant. Elle se prononce clairement en faveur de l'adoption, par les organismes publics, les entreprises privées et l'ensemble de la population, de meilleures pratiques de gestion des matières résiduelles mettant l'accent, dans cet ordre, sur la réduction à la source, le réemploi, le recyclage, le compostage ou la valorisation et, enfin, sur l'élimination des résidus ultimes dans une perspective d'autonomie régionale.

Une fois que le comité exécutif aura analysé les recommandations de la Commission, la Division de la gestion des matières résiduelles devra adapter le plan en fonction des réponses du comité exécutif, puis, par la suite, le soumettre pour adoption.

Enfin, il importe de souligner la mise en place, en 2008, de la collecte et la valorisation des résidus verts ainsi que l'élaboration d'un nouvel outil de collecte des matières recyclables qui fera l'objet d'essais sur le terrain, dans le cadre d'un projet pilote mené dans trois arrondissements, à l'été 2009.

11. Plus de détails sur le Plan directeur : ville.montreal.qc.ca/pdgmr



2 La planification détaillée prévue par le Plan d'urbanisme

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

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

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

Les secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise

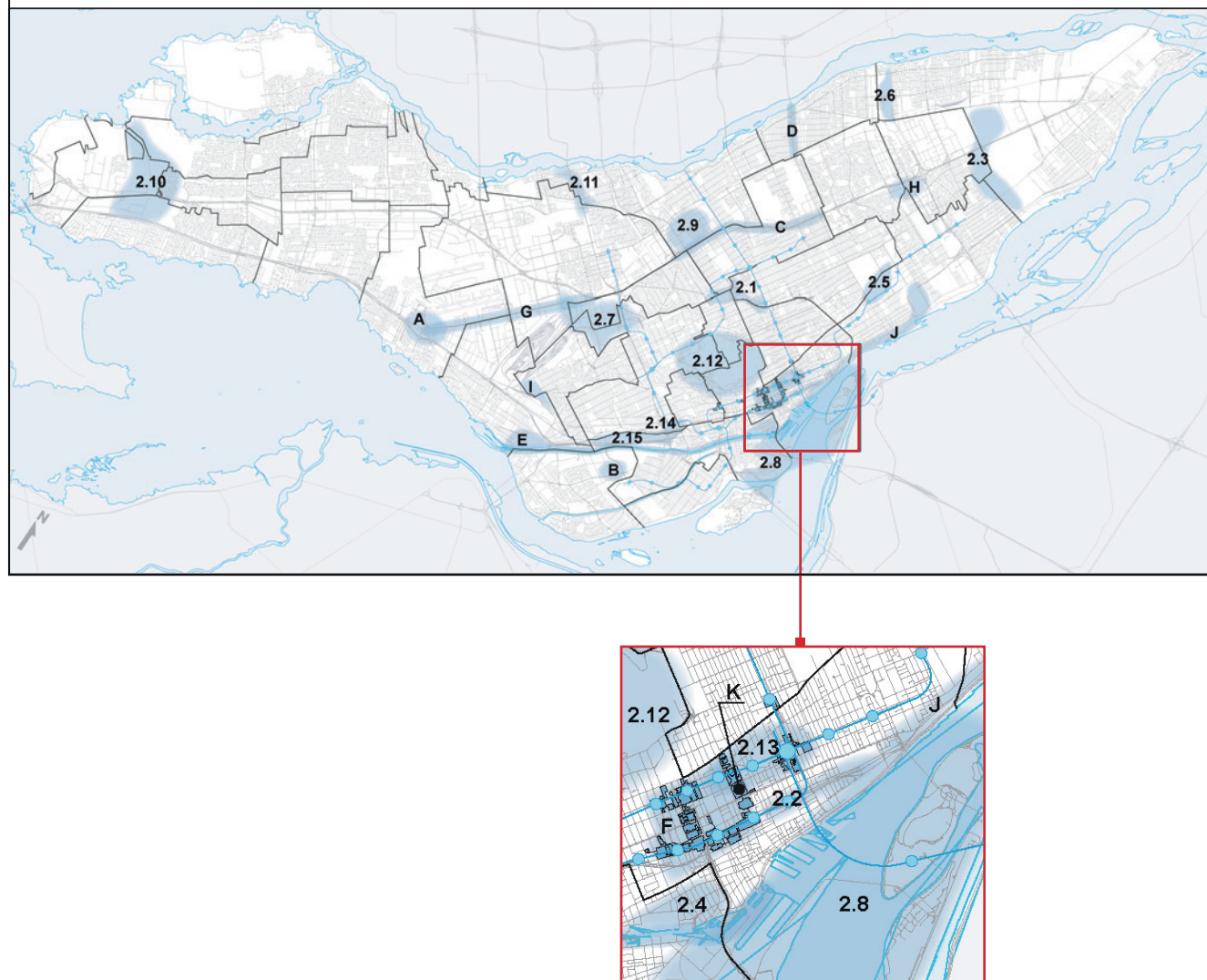
Démarches complétées ou en cours

- | | |
|------|-------------------------------------|
| 2.1 | Abords des voies du CP |
| 2.2 | Autoroute Ville-Marie |
| 2.3 | Bourget-Forget |
| 2.4 | Canal de Lachine (Griffintown) |
| 2.5 | Complexe et Village Olympiques |
| 2.6 | Corridor Louis-H.-La Fontaine |
| 2.7 | Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest |
| 2.8 | Havre de Montréal |
| 2.9 | L'Acadie-Chabanel |
| 2.10 | L'Anse-à-l'Orme |
| 2.11 | Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin |
| 2.12 | Mont Royal |
| 2.13 | Quartier des spectacles |
| 2.14 | Site Glen et ses abords |
| 2.15 | Site Turcot |

Démarches en démarrage ou à venir

- | | |
|---|----------------------------------|
| A | Abords de l'aéroport |
| B | Angrignon |
| C | Boulevard Crémazie |
| D | Boulevard Pie-IX |
| E | Canal de Lachine (Lachine Est) |
| F | Centre des affaires |
| G | Chemin De La Côte-De-Liesse |
| H | Galleries-d'Anjou–Jean-Talon Est |
| I | Meadowbrook |
| J | Notre-Dame Est |
| K | Réseau piéton intérieur |

La localisation des secteurs de planification détaillée



2.1 Abords des voies du CP

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

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

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

L'ancien triage Outremont correspond au site visé par l'Université de Montréal afin d'y implanter un nouveau campus. Un premier projet élaboré par l'Université, comportant des logements, des espaces verts, des résidences pour étudiants ainsi que des bâtiments dédiés à l'enseignement et à la recherche universitaire, a fait l'objet d'une consultation par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2007.

À la suite du rapport de l'Office, la Ville a procédé à des analyses techniques et financières qui l'ont amenée à proposer des ajustements au projet initial, notamment en ce qui a trait à l'organisation des lieux publics et des parcs ainsi qu'à la gestion des déplacements. Actuellement, la Ville collabore avec l'Université à la définition d'un nouveau plan d'aménagement pour le site. Par ailleurs, elle travaille de façon conjointe avec la Ville de Mont-Royal au concept de réaménagement du passage Rockland.

Au terme de ce processus, les secteurs qui jouxtent le site du futur campus universitaire, dont le secteur Marconi-Alexandra-De Castelnau, feront à leur tour l'objet d'une planification détaillée intégrée, menée en collaboration avec les arrondissements et la municipalité concernés. De cette façon, la Ville entend maximiser les retombées positives de l'implantation du campus.

Pour sa part, le secteur Bellechasse a fait l'objet d'un atelier de design urbain destiné à enrichir la réflexion sur son réaménagement au cours de l'automne 2008. Les propositions issues de ce processus d'idéation, élaborées par des équipes multidisciplinaires dans le respect d'orientations d'aménagement approuvées par le conseil de l'arrondissement concerné, ont fait l'objet de présentations publiques et ont pu être commentées par la population. Elles servent actuellement de base à l'élaboration d'un concept d'aménagement définitif par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine et l'arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie en vue de la rédaction d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

Toujours en 2007, les travaux de viabilisation des terrains du site des anciens ateliers municipaux ont été entrepris. Ainsi, la construction des infrastructures d'aqueduc et d'égout, le démantèlement de la bretelle reliant l'avenue De Chateaubriand à la rue Saint-Hubert ainsi que le réaménagement de l'intersection Saint-Hubert-Rosemont sont maintenant complétés. Deux projets de constructions résidentielles sont actuellement en cours sur ce site, soit le projet «*Quartier 54*» (335 unités) et celui de la coopérative d'habitation «*Le coteau vert*», et de l'OBNL «*Un toit pour tous*», qui sera entrepris au printemps 2009 (156 logements).

De plus, la construction d'une bibliothèque en bordure du boulevard Rosemont devrait faire l'objet d'un concours d'architecture au cours de l'année qui vient. Le nouveau quartier commence par ailleurs à sortir de l'anonymat avec la dénomination des rues projetées, dont la nouvelle rue des Ateliers, celle de la future bibliothèque (Marc-Favreau) et du nouveau parc qui sera aménagé (Luc-Durand).

2.2 Autoroute Ville-Marie

L'aménagement en tranchée d'une section de l'autoroute Ville-Marie (voir section 4.4 du *Plan d'urbanisme*) crée une rupture dans le tissu urbain et rend l'environnement très peu convivial pour les piétons et les cyclistes. Les abords de cet axe, largement déstructurés, présentent toutefois d'importants avantages dont la proximité du Centre des affaires, du Quartier international et de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. Par ailleurs, le réaménagement de la rue Notre-Dame Est doit être une occasion de mettre en valeur des espaces actuellement sous-utilisés entre le square Viger et le pont Jacques-Cartier.

Depuis 2007, le secteur a fait l'objet de plusieurs modifications au *Plan d'urbanisme* en relation avec des projets de grande envergure. Ainsi, le conseil municipal a adopté, comme suite au rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), un règlement autorisant l'implantation du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) au 1000 de la rue Saint-Denis et celle de son centre de recherche accompagné d'une modification conséquente du *Plan d'urbanisme*. En 2008, le conseil d'agglomération approuvait une entente de principe entre la Ville et le CHUM relativement aux infrastructures à réaliser dans le cadre de ce projet.

D'autre part, un projet de réaménagement du site de la Gare-hôtel Viger, visant le développement d'un complexe hôtelier, résidentiel et commercial, a également fait l'objet d'une consultation par l'OCPM. À l'automne 2008, le conseil municipal a adopté un règlement spécifique pour permettre la réalisation de ce projet en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville. En même temps, il donnait son accord de principe à une entente avec le promoteur comportant des dispositions sur, notamment, les travaux d'infrastructures, le développement durable, la mise en valeur du square Viger et le logement communautaire.

La fin de l'année 2008 a été marquée par une nouvelle consultation de l'OCPM sur un vaste projet à l'étude dans le secteur, soit celui du développement du site et de la modernisation de la Maison de Radio-Canada. La volonté d'intensifier l'occupation de ce site s'accorde avec les orientations du *Plan d'urbanisme* visant à accroître le dynamisme résidentiel et à renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du centre-ville, notamment en éliminant les stationnements de surface.

La poursuite de la planification détaillée sera arrimée aux analyses urbanistiques et techniques qui seront réalisées dans le cadre d'une étude conjointe de la Ville et du ministère des Transports du Québec portant sur le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie entre le Palais des congrès et l'avenue De Lorimier.



2.3 Bourget-Forget (site Contrecœur)

Totalisant environ 380 000 mètres carrés, le site Contrecœur constitue la pièce maîtresse du secteur de planification détaillée Bourget-Forget. En 2006, un plan directeur, prévoyant la construction de 1 876 logements, dont une large part de logements abordables, a été établi pour le développement de ce site.

Le plan directeur de développement a été soumis à une consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) au cours des mois de mai et juin 2007. Le projet nécessitait notamment l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la *Charte de la Ville de Montréal* et diverses modifications au *Plan d'urbanisme*.

Le projet met l'accent sur l'accession à la propriété des familles sur le territoire montréalais dans la mesure où plus de 70% des logements offerts comprennent deux ou trois chambres à coucher, sans compter l'application du programme de subvention *Habiter Montréal* de la Ville de Montréal.

2.4 Canal de Lachine (Griffintown)

Le secteur de planification détaillée de Griffintown a été marqué en 2008 par d'importants travaux de planification menés conjointement par l'arrondissement du Sud-Ouest et le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Ces travaux se sont inscrits en réponse au projet Griffintown, un projet immobilier majeur comprenant des usages commerciaux, résidentiels, culturels, récréotouristiques et de bureau prévu dans la partie est du secteur Griffintown.

En novembre 2007, le comité exécutif de la Ville de Montréal donnait le feu vert à l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à encadrer ce projet et à répondre aux enjeux multiples et complexes liés au développement de cette portion du secteur Griffintown.

Le *PPU Griffintown – Secteur Peel-Wellington* a permis de mettre de l'avant un ensemble d'orientations d'aménagement, d'interventions physiques et de mécanismes de mise en œuvre pour encadrer l'ensemble des projets, tant privés que publics, de mise en valeur du secteur au cours des prochaines années.

Les travaux de planification entourant ce projet ont également compris la préparation d'un accord de développement novateur liant le promoteur et la Ville de Montréal quant à l'atteinte de réalisations précises en matière d'inclusion de logements sociaux et abordables, d'opérations immobilières, de développement durable, de construction d'infrastructures, de superficies de plancher de développement commercial, de garanties de réalisation, etc.

Le projet de PPU et les modifications requises au *Plan d'urbanisme* ont fait l'objet d'une large consultation publique menée au cours des mois de février et mars 2008. Les conclusions de cette consultation ont permis à la Ville de Montréal d'imposer au projet de nombreuses exigences qui se sont également reflétées dans le contenu du programme particulier d'urbanisme, lequel a été adopté par le conseil municipal en avril 2008.

Le *PPU Griffintown – Secteur Peel-Wellington* constitue donc un premier outil de planification urbaine adopté par le conseil municipal pour encadrer le redéveloppement d'une portion du secteur Griffintown. D'autres démarches de planification visant le parachèvement de la planification détaillée de l'ensemble du secteur Griffintown sont prévues au courant de l'année 2009, concurremment à l'adoption du projet *Les Bassins du Nouveau Havre* proposé par la Société immobilière du Canada (voir section 4.4)



2.5 Complexe et Village Olympiques

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

L'îlot du Complexe olympique a vu se consolider sa vocation première, soit celle d'un ensemble dédié au sport, grâce à l'aménagement, en 2006, du centre d'entraînement des sports aquatiques et la construction, l'année suivante, du stade de soccer Saputo. Ce dernier équipement, qui compte 13 000 sièges, a été inauguré en mai 2008.

La démarche de planification détaillée a permis d'identifier des balises d'aménagement pour le secteur du Complexe et du Village olympique et d'intégrer des critères d'évaluation conséquents à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie dès 2006. Ces derniers portent sur la conservation d'éléments paysagers, la préservation de vues et de perspectives d'intérêt et le respect du principe de la prédominance des pyramides. Le site du Village olympique fait l'objet d'un projet immobilier prévoyant la construction de 1 400 logements en copropriété ou en location (voir section 4.2), la création d'une bande verte et l'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Viau et le boulevard de l'Assomption.

La relocalisation du Planétarium, à proximité du Biodôme, contribuera aussi au renforcement de la vocation de cet important pôle touristique en permettant de réunir géographiquement les quatre Muséums nature de Montréal (Planétarium, Biodôme, Jardin Botanique et Insectarium) dans ce qui constitue déjà le plus grand complexe muséal en sciences de la nature au Canada. La réalisation du Planétarium a fait l'objet d'une entente entre les trois paliers de gouvernement et un partenaire privé à la fin de l'année 2007. Sa conception fait l'objet d'un concours international d'architecture, lancé à la fin de l'année 2008, visant une production architecturale hautement créative et écologique répondant aux normes environnementales LEED¹² Platine.

12. LEED : système d'évaluation environnementale des bâtiments (Leadership in Energy and Environmental Design) développé par le U.S. Green Building Council en 1998. Il comporte 4 niveaux de certification, «Platine» étant le plus élevé.



2.6 Corridor Louis-H.-La Fontaine

Les principaux enjeux liés au développement et à l'aménagement du secteur du Corridor Louis-H.-La Fontaine (voir section 4.12 du *Plan d'urbanisme*) concernent la qualité de l'intégration de l'autoroute 25 au sein des milieux traversés, la mise en valeur de vastes terrains sous-utilisés de même que la protection et la mise en valeur des milieux naturels de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny.

Le concessionnaire chargé de la construction de l'autoroute 25 a débuté, en 2008, les travaux de parachèvement de cette infrastructure. Dans le cadre du projet, le partenaire du ministère des Transports (MTQ) doit notamment réaliser des voies rapides, un pont enjambant la rivière des Prairies, des ponts d'étagement aux intersections des boulevards Henri-Bourassa Est, Maurice-Duplessis et Perras de même qu'une voie réservée aux autobus (sauf sur le pont) et une piste multifonctionnelle pour piétons et cyclistes sur le pont se raccordant au réseau existant. La Ville collabore avec le concessionnaire afin d'assurer la prise en considération de ses préoccupations environnementales dans la réalisation des travaux.

Après l'acquisition de terrains aux abords du ruisseau De Montigny et la conclusion de baux, de 2006 à 2008, la Ville est parvenue à une entente avec le MTQ et son partenaire pour l'aménagement du secteur longeant le côté ouest de la future autoroute 25 par la création de buttes recouvertes de végétation indigène. Essentiellement constituées de terre d'excavation de l'A-25, elles agiront en tant qu'écrans visuels et sonores, créeront des habitats pour la faune et permettront aux usagers de pratiquer diverses activités de plein air. Par ailleurs, le bassin de rétention des eaux pluviales de l'autoroute 25 sera aménagé de façon plus naturelle, au profit de la faune et de la flore, et comprendra une passerelle permettant de le traverser. À l'automne 2008, une acquisition de la Ville, combinée à un important don écologique, a également permis d'assurer la protection de l'île Lapierre et d'agrandir de plus de 5 hectares le parc-nature du Ruisseau-De Montigny. Ce riche site écologique offre la perspective d'aménagements récréatifs légers axés sur l'observation de la nature.

Par ailleurs, le site Albert-Hudon, situé dans la partie est de l'arrondissement de Montréal-Nord, a fait l'objet d'une planification détaillée en 2007. La mise en valeur préconisée pour ce site d'une trentaine d'hectares vise notamment une mixité de typologies résidentielles, l'intégration d'équipements institutionnels et communautaires, la présence d'emplois et une gestion écologique des eaux pluviales. Elle propose également la création de parcs de voisinage mis en relation avec l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny et les grands espaces verts institutionnels voisins. Dans le cadre de la planification du train de l'Est, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) planifie l'implantation d'une gare qui pourra desservir ce secteur.



2.7 Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest

Le site de l'hippodrome de Montréal est localisé au cœur du secteur de planification détaillée Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest. Présentant une superficie de 425 000 m² et stratégiquement localisé à proximité des stations de métro Namur et De La Savane, le site de l'hippodrome retient particulièrement l'attention de la Ville qui entend mettre à profit son important potentiel de renouvellement urbain.

Il importe de rappeler que la restructuration des activités hippiques entreprise depuis quelques années par le gouvernement du Québec a fait en sorte de placer sous la responsabilité d'une entreprise privée la tenue des activités de courses de chevaux sur le site. Cette responsabilité était assortie d'une obligation de relocaliser à terme ces activités, libérant du même coup le site pour un éventuel redéveloppement.

Après avoir analysé divers scénarios préliminaires de mise en valeur, la Ville mettra en place une démarche de planification intégrée devant être réalisée en concertation avec les intervenants du milieu. Cette démarche visera à préciser les paramètres d'un scénario optimal de mise en valeur répondant aux besoins du milieu et au contexte économique particulier qui caractérise le développement de l'emploi dans le secteur.

Par ailleurs, il importe de rappeler que le sous-secteur Namur–Jean-Talon Ouest fait l'objet d'une planification détaillée de portée locale par l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce.



2.8 Havre de Montréal

Le secteur de planification détaillée du Havre de Montréal (voir section 4.15 du *Plan d'urbanisme*) couvre un vaste territoire riverain s'étendant du pont Champlain jusqu'au pont Jacques-Cartier. Les efforts de planification menés dans ce secteur sont principalement liés aux travaux de la Société du Havre de Montréal (SHM).

Après avoir réalisé pour la Ville de Montréal les études relatives à l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville en 2007, la Société du Havre de Montréal s'est vu confier le mandat de réaliser la mise en œuvre de la première phase du projet, soit le tronçon compris entre les rues Saint-Jacques et Brennan.

Dans ce cadre, la proposition mise de l'avant par la SHM vise à concevoir une entrée de ville prestigieuse, distinctive et créative qui constituera un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel, à reconstruire le tissu urbain du secteur, à améliorer la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière, à offrir des espaces publics de grande qualité, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs et à favoriser un développement immobilier vigoureux et écologique relié au centre-ville.

Outre la coordination de nombreuses études techniques touchant l'environnement, les infrastructures souterraines, l'archéologie et l'aménagement urbain, la Société du Havre de Montréal s'est engagée, en septembre 2008, dans une démarche de concertation ciblée avec des représentants de la communauté d'affaires, de la communauté universitaire, des groupes d'intérêt et du milieu dans le but de faire connaître l'avancement du projet et de recueillir les commentaires relatifs à tous ses aspects.

Dans le cadre de son mandat de réalisation, la SHM sera également responsable de la préparation des plans et devis définitifs du projet en vue d'une mise en chantier des travaux d'infrastructures prévue à l'automne 2009



Photo: Société du Havre de Montréal



Illustration: Cardinal Hardy

2.9 L'Acadie-Chabanel

Le secteur L'Acadie-Chabanel (voir section 4.16 du *Plan d'urbanisme*) est bordé par les autoroutes 15 et 40. Il se compose de multiples sous-secteurs ayant une vocation, une façon d'occuper l'espace et une dynamique qui leurs sont propres. Principalement voué à l'emploi, il compte également un secteur résidentiel formé de quelque 2 500 logements. En plus d'un nombre considérable de terrains vacants, le secteur compte plusieurs immeubles à vocation économique dont l'utilisation mériterait d'être intensifiée ou diversifiée au profit d'activités dynamiques.

Une démarche de planification détaillée, entamée dès l'entrée en vigueur du *Plan d'urbanisme*, a mené à l'adoption, en 2006, d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur. Ce PPU s'inscrivait dans le cadre d'un plan d'action plus large prévoyant l'implantation d'une nouvelle gare sur la ligne de train de banlieue reliant Blainville au centre-ville, des initiatives structurantes dans l'industrie de la mode et du vêtement, l'établissement d'un partenariat des gens d'affaires du secteur et la possibilité de mettre en place un programme d'aide pour les propriétaires d'immeubles de grand gabarit.

La collaboration de la Ville avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a donné lieu à la mise en service de la gare Chabanel en janvier 2007. La mise en place du train de l'Est (voir section 3.2.1), actuellement à l'étude, permettra, grâce à l'implantation projetée de la gare L'Acadie, d'améliorer encore la desserte du secteur en transport collectif.

Le PPU prévoit des aménagements publics, des ajustements réglementaires et d'autres stratégies pour soutenir la relance du secteur. Depuis son adoption, la Ville a élaboré un concept d'aménagement de la rue Chabanel fondé sur une approche privilégiant la qualité et le développement durable. Celui-ci vise une meilleure cohabitation des usages et un meilleur partage du domaine public entre les différents usages et activités de la rue Chabanel afin d'améliorer l'image et la perception du quartier. Il intègre également des préoccupations pour le transport actif et l'environnement, dont notamment la récupération des eaux de ruissellement.

Les travaux de rénovation des infrastructures souterraines et ceux requis en vue de l'enfouissement des réseaux cablés (électricité, câble, téléphone, etc.) ont été entrepris à l'automne 2008. Actuellement, la Ville parachève les plans et devis pour l'aménagement de la rue Chabanel qui doit normalement débiter en cours d'année. Le prolongement de la rue Jean-Pratt, entre les rues Chabanel et De Beauharnois, a également été complété à l'automne 2008. Ce nouveau lien dessert des terrains industriels situés en bordure de l'autoroute 15 jusqu'alors enclavés.

Le secteur Chabanel fait également partie des territoires spécifiques visés par le programme incitatif à l'intention des propriétaires de bâtiments industriels de l'agglomération, entré en vigueur à l'automne 2007 (*PR@M-Industrie*). Enfin, on peut souligner l'initiative *Chabanel Vert*, de l'organisme *Éco-quartier Saint-Sulpice*, qui, en suscitant l'implication des citoyens, travailleurs, institutions et commerces à la réalisation de buts communs de propreté, d'embellissement, de participation au recyclage et d'implication dans le secteur, devrait elle aussi contribuer à rehausser son image.



2.10 L'Anse-à-l'Orme

Le secteur de L'Anse-à-l'Orme (voir section 4.17 du *Plan d'urbanisme*) est l'un des territoires les plus riches en espaces naturels de grande valeur écologique et aussi l'un de ceux comportant la plus importante superficie de terrains propices au développement urbain sur le territoire montréalais. Il fait partie de l'écoterritoire du corridor forestier de la rivière à l'Orme. Cette dernière constitue la seule rivière intérieure de l'île de Montréal.

Au cours de l'année 2007-2008, la Ville a piloté, de concert avec l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, un exercice de planification concertée pour la mise en valeur du secteur Ouest de cet arrondissement. Cette démarche, impliquant, outre les acteurs municipaux, les propriétaires des terrains concernés ainsi que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), a permis d'identifier des zones de conservation des milieux naturels d'intérêt et d'élaborer un concept d'aménagement durable du site. Elle fut notamment ponctuée par une journée de réflexion et d'échanges qui a permis d'obtenir un consensus quant aux principes d'aménagement à préconiser pour la mise en valeur du secteur et par une charrette de design basée sur la création d'une nouvelle collectivité viable.

La résultante est une proposition de développement urbain multifonctionnel comprenant la construction de quelques milliers d'unités d'habitation et l'établissement de commerces, de parcs de quartier et de parcs de voisinage. Le concept d'aménagement préconisé s'articule autour d'un important projet de conservation des milieux naturels couvrant une superficie de 180 hectares dans l'esprit des objectifs associés à l'écoterritoire du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme définis dans la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*.

De concert avec ses partenaires, la Ville élabore actuellement un programme particulier d'urbanisme (PPU) qui permettra d'encadrer de manière spécifique l'intégration des projets de développement immobilier prévus au sein du secteur.

LA CHARETTE DE DESIGN URBAIN

Une charrette de design urbain s'est tenue en février 2008 dans le cadre de la démarche de planification concertée du secteur. Cet atelier d'exploration et d'idéation a permis de rassembler l'ensemble des parties engagées dans la démarche concertée.

Durant plus de quatre jours, trois consortiums réunissant architectes, architectes du paysage et spécialistes en design urbain ont réfléchi, imaginé et développé leur vision d'aménagement pour créer une nouvelle collectivité viable et établir une vision contemporaine et dynamique de la ville. Ce remue-méninges a mené à la réalisation de trois concepts d'aménagement servant d'ancrage pour l'élaboration du concept d'aménagement final et la réalisation d'un PPU. Cette semaine de créativité s'est terminée par une séance plénière qui a permis d'établir un consensus sur les lignes directrices à suivre pour la mise en valeur du secteur.



2.11 Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin

Le secteur Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin, situé dans les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Saint-Laurent, est une porte d'entrée importante au territoire montréalais. Il est principalement formé par les îlots qui bordent les boulevards Laurentien et Gouin Ouest et les rues Lachapelle et Grenet, entre le pont Lachapelle et le boulevard Henri-Bourassa Ouest.

Les abords du boulevard Laurentien forment un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé offrant un grand potentiel de mise en valeur. De plus, le prolongement potentiel de la ligne 2 du métro, à partir de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare Bois-Franc, justifie l'intensification et la diversification des activités aux abords de cette gare. La mise en valeur du secteur doit toutefois résoudre certaines contraintes découlant de l'importance de la circulation de transit en provenance de Laval, de la détérioration du cadre bâti et d'un domaine public de piètre qualité.

En 2008, la Ville a entrepris l'élaboration d'un nouveau concept d'aménagement basé sur une réorganisation de la gestion des déplacements véhiculaires, notamment du transport collectif et actif, dans le secteur afin, notamment, de favoriser l'implantation de nouvelles activités résidentielles le long du boulevard Laurentien.

Parallèlement, une étude visant à valider des scénarios de réorganisation de la circulation été lancée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine en collaboration avec le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement. La réorganisation de la circulation et des interventions de réaménagement du domaine public viendront éventuellement soutenir la mise en place d'une stratégie de développement immobilier axée sur la consolidation et la densification des noyaux résidentiels et la revitalisation des pôles commerciaux.

Les travaux de nettoyage du site devant accueillir le nouveau Complexe Aquatique, Sportif et Communautaire (CASC) de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville ont débuté en octobre 2008. Le YMCA du Grand Montréal est le maître d'œuvre de ce projet au financement duquel le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et la Ville de Montréal participent. Sa construction, prévue en 2009, à l'angle du boulevard Laurentien et de la rue Louisbourg, sera un levier additionnel pour la requalification du secteur.



2.12 Mont Royal

Le mont Royal est un haut lieu du patrimoine montréalais. Afin d'assurer la conservation et la mise en valeur de cette figure emblématique de Montréal, la Ville a produit une proposition de *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* résultant des consensus de la Table de concertation du Mont-Royal. Ce plan constitue un modèle de développement de la connaissance, des modes de protection des patrimoines de la montagne et de leur prise en compte dans la planification et la gestion du territoire.

Au début de l'année 2008, le conseil municipal a adopté les projets de *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* et de *Règlement modifiant le document complémentaire au Plan d'urbanisme* visant à y introduire des mesures de protection et de mise en valeur du mont Royal et en a confié l'étude publique à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). De plus, des mesures intérimaires ont été mises en place afin d'assurer que les orientations mises de l'avant dans les projets de Plan et de règlement ne soient pas compromises par des interventions qui pourraient se réaliser avant leur adoption et leur traduction sous forme réglementaire.

Dans la foulée de ces décisions, les propriétaires institutionnels de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal ont pris, en février 2008, des engagements concrets quant à la protection et la mise en valeur du patrimoine présent sur leur propriété, l'ensemble de ces engagements devant à terme constituer le *Pacte patrimonial du Mont-Royal*.

Outre ces engagements significatifs, la poursuite d'études et de travaux divers, combinée à l'analyse des avis formulés, des mémoires présentés et des recommandations contenues au rapport rendu public par l'OCPM en août 2008, ont mené à l'adoption par le conseil municipal du *Plan de protection de mise en valeur du Mont-Royal* et du *Règlement modifiant le document complémentaire au Plan d'urbanisme* en avril 2009.

Plusieurs projets de mise en valeur ont été réalisés dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. La Ville a notamment réaménagé le chemin Queen-Mary afin de rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public devant l'Oratoire Saint-Joseph. Par ailleurs, des projets totalisant près de 15 M\$ ont été amorcés ou réalisés dans le cadre de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal* entre la Ville et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCF), dont la restauration du monument Georges-Étienne Cartier, celle de la croix du mont Royal, la reconstruction de l'escalier de l'escarpement, le réaménagement de l'entrée Peel et l'amorce du chemin de ceinture avec un premier tronçon traversant le secteur de la côte Placide du parc du Mont-Royal, reliant le chemin Olmsted au nouveau carrefour Parc-Pins.

2.13 Quartier des spectacles

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

Une version préliminaire du Programme particulier d'urbanisme (PPU) couvrant le secteur Place des Arts a été rendue publique lors de l'événement « *Montréal, métropole culturelle - Rendez-vous novembre 2007* ». À cette occasion, la Ville de Montréal et les paliers de gouvernement supérieurs ont pris des engagements totalisant 120 M\$ pour la réalisation de divers aménagements proposés dans le cadre du PPU. La version finale de ce PPU, élaboré spécifiquement pour le secteur des abords de la Place des Arts, a été adoptée par le conseil municipal en juin 2008¹³.

Le PPU vise à soutenir et à exprimer les vocations culturelles propres au quartier, à en faire une destination de classe internationale, un milieu de vie convivial, équilibré, attrayant et à soutenir le développement durable. Il propose un plan d'aménagement du domaine public reposant sur les concepts de « plateau des festivals », soit la création d'un ensemble de lieux publics au pourtour de l'îlot de la Place des Arts, et de « parcours des festivals », soit la mise en place d'éléments permettant d'assurer une continuité et une circulation naturelles entre ces espaces.

La mise en œuvre du PPU permettra de pérenniser la présence des festivals dans le secteur en assurant leur ancrage dans des lieux publics de qualité. À cet égard, les travaux d'aménagement de la « Place du Quartier des spectacles », d'une superficie d'environ 7 000 m², ont déjà été entrepris sur la partie Est de l'îlot Balmoral. La livraison de cette nouvelle place est prévue pour juin 2009. Parallèlement, la rue Jeanne-Mance fait l'objet de travaux, entre le boulevard De Maisonneuve Ouest et la rue Sainte-Catherine Ouest, comportant l'élargissement du trottoir est et la réduction de la chaussée de cinq à trois voies.

À la fin de l'année 2007, la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec lançait officiellement l'appel de propositions pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de *l'Adresse symphonique*¹⁴, soit la nouvelle salle de concert acoustique de Montréal. Cette salle, principalement dédiée à l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM), pourra accueillir 1 900 spectateurs, 200 choristes et 120 musiciens et sera érigée sur la partie nord-est de l'esplanade de la Place des Arts. Sa construction doit être complétée pour 2011.

Par ailleurs, le déploiement d'un plan lumière¹⁵ par le Partenariat du Quartier des spectacles s'est poursuivi par la mise en valeur de plusieurs salles de spectacles. La mise en lumière de la façade du Gesù a fait l'objet d'un concours d'idées organisé conjointement par le Partenariat du Quartier des spectacles, le Gesù et la Ville de Montréal.

13. Pour plus de détails, consulter la partie IV du site Internet du *Plan d'urbanisme*: ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme

14. Pour plus de détails sur cet appel de proposition: www.mcccf.gouv.ca

15. Pour des informations additionnels sur le Plan lumière: www.quartierdesspectacles.com



Photo: David Ross

2.14 Site Glen et ses abords

Parallèlement à l'implantation du nouveau Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur le site de l'ancienne cour de triage Glen, le CUSM soutient la création d'un technopôle de la santé sur des terrains situés à ses abords. Il est prévu que celui-ci regroupe des activités complémentaires au centre hospitalier telles que des services ambulatoires, des cliniques et des laboratoires de recherche, de même qu'un hôtel jumelé à un centre de conférences.

Le secteur visé par le projet de développement du technopôle de la santé fait l'objet d'une planification détaillée afin, entre autres, de répondre aux enjeux d'intégration urbaine et de circulation qu'il soulève. À cet égard, le secteur est actuellement caractérisé par un cadre bâti hétéroclite et déstructuré, dû à la proximité de barrières autoroutières et ferroviaires importantes qui causent son enclavement. À l'inverse, ces mêmes infrastructures lui confèrent une accessibilité exceptionnelle par tous les modes de transport, notamment en raison de la présence de la station intermodale Vendôme, renforçant d'autant son potentiel de mise en valeur.

Dans le cadre des discussions en cours entre la Ville et le CUSM, une entente portant sur la réalisation d'un ensemble de travaux à être réalisés sur le domaine public a été conclue en novembre 2007. Certains de ces travaux, dont le raccordement du chemin Upper-Lachine à l'avenue Crowley, devraient débiter au cours de l'année.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a lancé, en octobre 2008, un appel de propositions pour la conception, la construction et l'entretien du CUSM qui doit être réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Le soumissionnaire retenu devrait être connu à l'automne 2009 et la construction du CUSM devrait débiter en 2010.



Illustration: CUSM

2.15 Site Turcot

Le site Turcot (voir section 4.24 du *Plan d'urbanisme*) est un ancien triage ferroviaire aujourd'hui démantelé qui profite de nombreux atouts. Parmi ceux-ci, il convient de mentionner son excellente visibilité, sa très grande superficie de terrains disponibles ainsi que son accessibilité à partir de grands axes routiers régionaux. En outre, ce site est situé sur le parcours qui mène de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal au centre ville.

Dans le cadre du projet de reconstruction du Complexe Turcot (voir section 3.2.2), le ministère des Transports du Québec (MTQ) a fait l'acquisition de l'ancien triage et prévoit y déplacer les corridors autoroutier et ferroviaire au pied de la falaise Saint-Jacques. Ce projet entraîne un repositionnement des enjeux de développement et d'aménagement urbain d'un secteur plus vaste, allant de l'échangeur Saint-Pierre à l'échangeur Turcot aux abords du canal de Lachine.

En 2008, une étude de prospective économique visant à identifier des créneaux d'activités à privilégier pour la mise en valeur de ce vaste site a été réalisée. L'étude consistait plus précisément à évaluer les possibilités d'attirer et de développer des industries à moyenne et à forte valeur ajoutée dans l'optique de la création d'un parc d'entreprises adapté aux besoins qui s'exprimeront lorsque le site sera disponible, soit à partir de 2015, jusqu'en 2030. Un énoncé de vision illustrant les grandes lignes de développement à prévoir pour le secteur fondé, notamment, sur les constats tirés de cette étude, est en cours d'élaboration. À terme, il s'agit de mettre à profit le désenclavement et la localisation stratégique du site pour en faire un pôle fort d'activités et pour créer une nouvelle dynamique urbaine au sein de cette portion de la ville.

Enfin, la Ville collabore avec le MTQ à la définition d'un parcours d'entrée de ville, pour lequel le site Turcot constituerait un seuil important.



3 Les programmes et les immobilisations

Le *Plan d'urbanisme* énonce sept grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire montréalais qui se déclinent en 19 objectifs précis. Une série de programmes et d'immobilisations financés par la Ville et ses partenaires contribuent à la poursuite de ces objectifs. Pour les années 2007 à 2009, les principales actions s'articulent autour des thèmes suivants:

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

3.1 L'habitation

Actions	État d'avancement
Le Programme de renouveau urbain	Complété
Le soutien à la production de logements sociaux, communautaires et abordables	Continuel
Le programme <i>Habitations urbaines pour familles</i>	En cours

3.1.1 Le Programme de renouveau urbain

Entre 2003 et 2006, la Ville de Montréal a participé au *Programme de renouveau urbain*, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT). Ce Programme proposait aux arrondissements d'intervenir dans les secteurs à revitaliser sur leur territoire (voir la carte 2.1.1 du *Plan d'urbanisme*), afin d'en améliorer les conditions socio-économiques et de rendre leur environnement plus attrayant, et ce, tout en mobilisant davantage les résidents et les partenaires communautaires dans la prise en charge de leur avenir.

Malgré que le Programme ait pris fin en décembre 2006, une dernière modification à celui-ci a eu lieu en 2008, de manière à allouer les sommes résiduelles à diverses opérations de revitalisation urbaine intégrée, soit la réalisation du *Carrefour de l'alimentation* dans l'arrondissement de Lachine, l'aménagement sécuritaire du parc Champdoré dans l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, la réalisation d'un terrain de tennis au parc René-Masson dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et la construction du *Chat des artistes* dans l'arrondissement de Ville-Marie.

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

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

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

Au cours de l'année 2006, la Ville a mis sur pied un nouveau plan d'action appelé *Opération 15 000 logements*. Cette opération prévoit l'engagement de subventions pour la réalisation de 5 000 logements sociaux et communautaires et celle de 10 000 interventions touchant le parc résidentiel privé. Ces dernières comprennent un soutien à la création et à la rénovation de logements abordables et un appui facilitant l'accession à la propriété.

Dans le cadre de ce plan d'action, la Ville de Montréal, avec l'aide de nombreux partenaires, offre aux propriétaires, aux constructeurs ainsi qu'aux groupes sociaux et communautaires, des programmes d'aide financière pour favoriser la création de logements. Les données qui suivent présentent les logements et les interventions approuvés en 2007 et 2008 avec l'aide de ces programmes :

Opération 15 000 logements Programme de soutien à la construction ^a	Nombre de logements ^b	
	2007	2008
Volet social (total de logements créés) :	842	1 002
■ AccèsLogis Québec	426	812
■ Logement abordable Québec – volet social et communautaire	416	190
	Nombre d'interventions ^c	
	2007	2008
Volet privé (total des interventions) :	1 833	1 983
■ Rénovation Québec		
■ Offre : Soutien à la création de logements	282	228
■ Demande : Accession à la propriété	1 197	1 251
■ Accès-condo ^d	354	504

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

b. Données au 31 décembre 2008. Ces colonnes présentent le nombre de logements sociaux et communautaires pour lesquels une demande de subvention a été approuvée. Si la plupart ont été construits l'année de leur approbation, il existe cependant un décalage entre le nombre de projets approuvés et le nombre de mises en chantier.

c. Données au 31 décembre 2008. Chaque intervention correspond à un logement. Cependant, étant donné que l'aide vise à la fois l'offre et la demande, les subventions accordées peuvent s'appliquer aux mêmes logements. Il y a toutefois un décalage entre le versement des deux types de subventions.

d. Programme de la SHDM qui consiste en un crédit d'achat non remboursable tant et aussi longtemps que l'acheteur demeure propriétaire-occupant. Lors de la revente ou de la mise en location de la propriété, le propriétaire rembourse la valeur de crédit d'achat à la SHDM de même qu'une part de la plus-value réalisée lors de la transaction.

En date du 28 février 2009, 72 % des objectifs concernant l'engagement de subventions pour la réalisation de 5 000 logements sociaux et communautaires et 97 % des objectifs relatifs à la réalisation de 10 000 interventions touchant le parc résidentiel privé étaient atteints.

3.1.3 Le programme *Habitations urbaines pour familles*

Le programme *Habitations urbaines pour familles* est un programme d'aide financière qui s'adresse aux promoteurs immobiliers, afin de les inciter à développer, en milieu urbain plus dense, des projets résidentiels destinés aux familles. Le programme, qui est l'un des éléments du *Plan d'action famille 2008-2012* (voir section 1.12), vise trois objectifs :

- démontrer qu'il est possible de faire de l'habitation de qualité pour les familles en milieu urbain plus dense;
- partager les coûts additionnels et certains risques avec les promoteurs;
- viser les premiers et deuxième acheteurs.

Le programme se veut une réponse à plusieurs enjeux. En effet, la Ville de Montréal, à l'exemple de plusieurs grandes villes nord-américaines et malgré la croissance de sa population, subit des pertes migratoires au profit des couronnes suburbaines. Le contingent le plus important est celui des ménages avec enfant(s). De plus, on constate une carence au niveau de l'offre de constructions résidentielles neuves pour familles. Peu de projets tiennent compte des besoins des ménages avec enfant(s) dans leur aménagement et leur conception architecturale. Enfin, concilier densité, famille et prix relativement abordable représente un enjeu très important, autant en termes d'aménagement que de mise en marché.

Les projets soumis dans le cadre du programme devaient répondre à des critères de qualité de conception et d'aménagement et présenter des concepts architecturaux novateurs convenant aux besoins des familles. En priorité, ils devaient se trouver dans des milieux de vie dotés des services nécessaires aux familles et accessibles à pied, en plus de faire preuve d'un effort marqué en faveur du développement durable et de l'accessibilité universelle.

Un appel de propositions a débuté avec l'adoption du programme le 25 août 2008 et s'est terminé le 1^{er} décembre 2008. Cinq soumissions totalisant plus de 200 unités familiales ont été reçues. Suivant un système de pointage, la Ville de Montréal retiendra les meilleurs projets auxquels elle versera 15 000 \$ par logement conçu pour les familles.

Au cours des dernières années, des efforts considérables et soutenus ont également été faits par la Ville pour favoriser la création de logements sociaux et communautaires pour la clientèle familiale. À titre d'exemple, au 31 janvier 2009, 38 % des 4 105 unités engagées du volet social et communautaire de l'*Opération 15 000 logements*, soit 1 560 unités, étaient des logements familiaux. De plus, la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) a développé de nombreux projets qui ont su concilier l'abordabilité, les logements familiaux et une certaine densité.

3.2 Les réseaux de transport

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

3.2.1 Le transport collectif

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

Actions	État d'avancement
Le prolongement du métro à Laval	Réalisé
L'implantation du <i>Train de l'Est</i> (nouvelle ligne de train de banlieue)	En préparation
La mise en place d'une nouvelle ligne d'autobus dans le secteur Angus	Réalisée
L'implantation d'un SRB (service rapide par bus) en site propre sur le boulevard Pie-IX	À l'étude
L'acquisition et la mise en service d'autobus articulés	En cours de réalisation
La mise en place d'une navette ferroviaire entre le Centre et l'Aéroport	À l'étude
L'implantation d'un réseau initial de tramway en trois lignes (centre-ville, axe de l'avenue du Parc et chemin de la Côte-des-Neiges)	À l'étude
L'implantation d'un SRB dans le corridor Bonaventure	À l'étude

Les mesures structurantes sur le réseau de métro

Le prolongement du métro vers Laval a été complété au printemps 2007. La mise en service des trois nouvelles stations (Cartier, De La Concorde et Montmorency) a contribué à l'augmentation de l'achalandage du métro et la STM estime que le nouveau tronçon est emprunté par environ 60 000 personnes par jour.

Par ailleurs, la STM a mis en place, depuis 2007, des ajouts de service sur les lignes de métro, principalement au début et à la fin des périodes de pointe, dans le cadre d'un Plan d'amélioration des services qui est subventionné à 50% par la Politique québécoise du transport collectif du gouvernement du Québec. D'autre part, le gouvernement du Québec poursuit le processus de renouvellement de la première génération des voitures de métro (MR-63).

Les interventions sur le réseau de trains de banlieue

La Ville de Montréal poursuit sa collaboration avec l'AMT pour la mise en place d'une ligne de train de banlieue dans l'est de l'île. Soutenu par le *Plan d'urbanisme* et annoncé en 2006 par le gouvernement du Québec, le *Train de l'Est* reliera les villes de Mascouche, de Terrebonne et de Repentigny au Centre de Montréal. Il desservira les arrondissements de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, d'Anjou, de Montréal-Nord, de Saint-Léonard, de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et d'Achuntsic-Cartierville. À moyen terme, l'achalandage est estimé à 5 500 passagers, soit un potentiel annuel de 2,5 millions de passagers. L'implantation du *Train de l'Est* a fait l'objet d'une consultation par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) qui a déposé son rapport en avril 2009.

Par ailleurs, l'AMT, qui évalue les coûts du projet à 390 M\$, annonçait en compagnie du MTQ au cours du mois d'août 2008, l'octroi d'un contrat de 223 M\$ pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes, dont cinq pour le *Train de l'Est*. Ces locomotives permettront aux trains d'utiliser le tunnel du Mont-Royal.

La Ville soutient la localisation et l'aménagement des gares au sein des secteurs générant de nombreux déplacements ou présentant un potentiel de développement intéressant. Dans le cadre d'un comité de suivi de l'AMT, elle fait valoir les préoccupations et les enjeux municipaux et veille à la qualité de l'intégration urbaine du projet.

Le développement du réseau d'autobus

De manière à favoriser une desserte plus rapide des secteurs résidentiels et d'emplois, le *Plan d'urbanisme* et le *Plan de transport* (voir section 1.13) prévoient l'implantation de mesures préférentielles aux autobus sur différents axes du territoire. En 2008, les interventions suivantes ont été réalisées dans le réseau d'autobus :

- installation d'une voie réservée sur la rue de la Commune afin de faciliter la circulation d'un nouveau circuit de la STM, la ligne 515, desservant notamment le Vieux-Montréal et le Vieux-Port;
- implantation de mesures prioritaires à deux carrefours sur le boulevard Saint-Michel;
- installation de feux prioritaires à plusieurs carrefours sur la rue Beaubien Est et le boulevard Rosemont.

En 2009, des mesures prioritaires sont à l'essai à une dizaine de carrefours sur le boulevard Saint-Michel. De plus, il est prévu que 21 feux additionnels seront installés aux carrefours de la rue Beaubien et 11 à ceux du boulevard Rosemont.

Parallèlement, l'AMT réalise des études visant la remise en service de la voie réservée aux autobus le long du boulevard Pie-IX, tel que le propose le *Plan de transport* sous la forme d'un système rapide par bus (SRB). Pour cet axe majeur parmi les plus achalandés de l'agglomération, le défi consiste à améliorer de façon durable le transport collectif sans compromettre la sécurité des passagers, des piétons et des automobilistes. Des travaux sont en cours afin de déterminer un concept satisfaisant à la fois aux exigences de l'AMT et de la Ville de Montréal.

Enfin, la STM a identifié plusieurs axes de transport caractérisés par un fort volume de déplacements et possédant un potentiel de croissance appréciable. De ce fait, la desserte sur ces axes pourrait être grandement améliorée par l'utilisation d'autobus articulés. À cette fin, la STM est sur le point d'acquiescer et d'intégrer à son réseau un total de 202 autobus de ce type d'ici 2011.

Les liens rapides vers le Centre de Montréal

Le *Plan d'urbanisme* propose trois interventions majeures pour améliorer l'offre de transport collectif vers le Centre de Montréal. La première consiste à implanter une navette ferroviaire reliant le Centre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. La seconde est l'implantation d'un lien rapide de transport collectif dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque. Enfin, la troisième vise à assurer la pérennité du lien de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal dans l'axe de l'autoroute Bonaventure.

En ce qui a trait à la navette ferroviaire, la Ville s'est engagée, en 2007, avec Aéroports de Montréal (ADM), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le ministère des Transports du Québec (MTQ) et Transports Canada, à réaliser une série d'études, relatives, notamment, aux coûts, au mode de financement et aux impacts environnementaux de différentes options, en vue de choisir une solution optimale. Ces études permettront aussi d'évaluer la possibilité d'arrimer le service aéroportuaire au service de transport en commun entre l'ouest de l'île et le centre-ville, dans le contexte où l'amélioration de ce dernier est essentielle pour le développement du Campus Macdonald de l'Université McGill.

Le réaménagement de l'échangeur Dorval a été prévu pour accueillir le futur lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport. L'étude de pré faisabilité des tracés ferroviaires, qui sera complétée à l'été 2009, prend pour sa part en considération les travaux de reconstruction du Complexe Turcot par le MTQ (voir la section 3.2.2).

Par ailleurs, la Ville a lancé, en octobre 2008, une première série d'études pour l'implantation d'un lien rapide de transport collectif dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque. Celles-ci visent, dans un premier temps, à définir un réseau de tramway en articulant l'organisation des lignes suivant des objectifs de qualité de service, de maximisation de l'achalandage et d'impacts sur le développement urbain. Les études, qui seront complétées en 2009, permettront de préciser le tracé d'une première ligne de tramway qui, par la suite, devra faire l'objet d'une analyse plus détaillée dans une deuxième série d'études à être réalisée en 2009 et en 2010.

À l'égard du lien entre la Rive-Sud et Montréal, le *Plan de transport* propose, à court terme, un aménagement de type SRB (service rapide par bus) dans l'axe de l'autoroute Bonaventure. En plus d'accueillir les autobus métropolitains, une telle infrastructure permettrait de bonifier la desserte en transport collectif de l'île des Sœurs. Actuellement, il est prévu de l'implanter sur la rue Dalhousie, à partir de la rue Brennan, en passant sous le viaduc ferroviaire du Canadien National (CN) à l'ouest de l'autoroute. À plus long terme, soit dans un horizon de l'ordre de 10 ans et plus, la Société du Havre propose, dans le but de réaliser le potentiel de développement du secteur du Havre, de démolir l'autoroute Bonaventure pour la remplacer par un boulevard urbain et d'implanter un SLR (système léger sur rails) qui serait lié à la reconstruction du pont Champlain.

3.2.2 Le réseau routier

Le *Plan d'urbanisme* identifie le réseau routier comme une composante majeure assurant les déplacements des personnes et des marchandises. Le bilan 2007-2009 résume les principales interventions de la Ville et de ses partenaires sur le réseau routier pan-montréalais.

Actions	État d'avancement
L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine	À l'étude
La modernisation de la rue Notre-Dame Est	En préparation
Le réaménagement de l'échangeur Dorval	En préparation
Le réaménagement du complexe Turcot	À l'étude
Le réaménagement de la rue Sherbrooke Est	En cours de réalisation
Le raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa Ouest	En cours de réalisation

L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine

Le corridor de l'autoroute Métropolitaine constitue un axe majeur et structurant dans la région de Montréal. Il forme avec l'autoroute 15 un axe de convergence de la circulation vers le Centre de Montréal et de ses principaux pôles d'emplois. Près de 190 000 véhicules par jour y circulent dont 13 % de camions. Son rôle d'axe économique est aussi imputable au trafic commercial qui y circule tous les jours et qui dessert les nombreux parcs industriels et pôles commerciaux qui longent la Métropolitaine.

Le projet d'optimisation de la Métropolitaine (tronçon A-13/A-25 d'une longueur de 22 km) comprend plusieurs projets distincts dont certains ont déjà été identifiés selon un échéancier de réalisation de plus de 10 ans. La priorité d'action est donnée à l'entretien et à la réhabilitation des 44 structures (6 à 8 m de hauteur totalisant 246 000 m²) s'échelonnant sur 10,5 km entre l'A-520 et le boulevard Provencher. Des réaménagements doivent être apportés à l'échangeur Décarie nord qui constitue la première intervention majeure ayant reçu l'aval de la Ville de Montréal, impliquée dans la réalisation de ce projet avec une participation de 4,3 M\$.

Les autres projets prévus dans cet axe sont toujours à l'étude et feront l'objet de consultations auprès de la Ville et des divers autres organismes impliqués, au cours des prochaines années.

La modernisation de la rue Notre-Dame Est

Le *Plan d'urbanisme* préconise l'aménagement d'un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souigny. À cet égard, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont annoncé, en 2005, une entente dans le dossier de la modernisation de la rue Notre-Dame Est et présenté les grandes lignes du concept faisant l'objet de cette entente.

Un concept conjoint a été élaboré par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de satisfaire aux attentes de chacune des parties et de permettre la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est. Dans sa forme actuelle, le projet de modernisation prévoit l'aménagement d'un axe routier comptant trois voies de circulation par direction, dont une allouée au covoiturage, en plus d'une voie réservée en tout temps pour le transport collectif.

La première phase des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame Est consiste à parachever le tronçon Souigny, dont les travaux ont débuté en décembre dernier. Ces travaux comportent :

- l'élargissement de la chaussée actuelle pour permettre la mise aux normes des largeurs des voies existantes (on pourra ainsi accommoder trois voies de circulation en direction est et deux voies en direction ouest, séparées par un mail central);
- le prolongement vers l'est de la piste cyclable depuis le viaduc de la rue Haig, qui remonterait vers la rue Hochelaga, emprunterait le viaduc Souigny Nord par-dessus l'autoroute 25 pour rejoindre les quartiers à l'est jusqu'à la rue Honoré-Beaugrand (une nouvelle passerelle entre le viaduc Souigny Nord et la rue Hochelaga serait construite afin de compléter ce parcours);
- la régularisation du talus au nord de l'emprise, principalement entre les viaducs Haig et Cadillac, et la mise en place d'aménagements paysagers au nord de l'emprise, de part et d'autre de l'écran antibruit.

Le réaménagement de l'échangeur Dorval

Conformément aux objectifs du *Plan d'urbanisme*, le projet de réaménagement de l'échangeur Dorval, qui comprend le rond-point Dorval et l'échangeur des autoroutes 20 et 520, a pour but de rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal et de requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement. De plus, il vise à augmenter la fluidité de la circulation et à faciliter l'orientation spatiale des automobilistes, tout en minimisant les débordements vers le réseau routier local.

Ce réaménagement comprend également le prolongement de l'avenue Dorval vers le nord et l'intégration de réseaux plus conviviaux et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes. Enfin, il prévoit l'emprise nécessaire à l'implantation d'une navette ferroviaire (voir la section 3.2.1) entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

Le projet est mené de façon conjointe par le ministère des Transports du Québec (MTQ), Aéroports de Montréal (ADM) et la Ville de Montréal. Des travaux préparatoires ont été effectués à l'automne 2008 et sa réalisation s'échelonnait de 2009 à 2013. Le coût des travaux est évalué à 224 M\$, dont 40 M\$ sont assumés par la Ville de Montréal.

Le réaménagement du Complexe Turcot

À la suite d'une étude d'opportunité, complétée en 2006, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a retenu un scénario parmi les quatre scénarios préliminaires qu'il avait élaborés et poursuivi sa planification du réaménagement du Complexe Turcot. Ce projet d'envergure comprend le réaménagement des liens routiers et des quatre échangeurs (Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest) constituant le Complexe.

Au cours de l'automne 2007, le MTQ a tenu des rencontres d'information avec la population et divers organismes pour présenter la solution qu'il privilégie pour le réaménagement du Complexe. Par ailleurs, la Ville a poursuivi sa collaboration avec le MTQ afin de bonifier son projet en lien avec les orientations stratégiques de l'administration municipale exprimées, notamment, dans son *Plan d'urbanisme* et son *Plan de transport*. À ce jour, le projet du MTQ ne répond pas entièrement aux exigences de la Ville, entre autres, en matière de transport collectif et d'insertion urbaine.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a tenu des audiences publiques sur ce projet et soumettra son rapport avant l'automne 2009.

Le réaménagement de la rue Sherbrooke Est

La rue Sherbrooke Est fait présentement l'objet d'un réaménagement, dans le quartier Pointe-aux-Trembles. Le projet consiste à mettre en valeur cette entrée de ville de l'Est de Montréal et à améliorer la fluidité de la circulation, notamment dans le contexte où la SHDM s'est vue confier par la Ville le mandat de développer les terrains municipaux environnants à des fins résidentielles et que ceux-ci renferment un potentiel de 5 000 nouveaux logements.

Les travaux de réaménagement de la rue, estimés à près de 97 M\$, incluent l'aménagement d'une chaussée à six voies, sur 4,5 kilomètres, de voies réservées au transport collectif aux heures de pointe, d'une piste cyclable et de larges trottoirs plantés.

À cet égard, la Ville a complété certains travaux, dont la construction d'un carrefour giratoire à l'intersection des rues Sherbrooke Est et Notre-Dame Est, entre 2005 et 2006. En 2007 et en 2008, elle a procédé respectivement à l'aménagement des contre-allées nord et sud, entre les rues Réal-Benoit et Arthur-Généreux, et à la construction d'un égout sanitaire et d'un collecteur, entre les rues Damien-Gauthier et de la Famille-Dubreuil.

Le raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa Ouest

Le *Plan d'urbanisme* et le *Plan de transport* (voir section 1.13) préconisent le raccordement des boulevards Henri-Bourassa Ouest et Cavendish dans l'arrondissement de Saint-Laurent. Annoncé par la Ville de Montréal en juin 2007, ce lien permettra de faciliter la circulation dans ce secteur ayant connu un développement industriel et résidentiel de grande envergure au cours des dernières années. Cet investissement de 12,7 M\$ comprend également des modifications aux carrefours Marcel-Laurin/Henri-Bourassa Ouest et Keller/Laurentien suite aux modifications du projet (travaux réalisés en 2008). Durant l'année 2009, il est prévu de refaire le revêtement du boulevard Marcel-Laurin et de construire les infrastructures souterraines du boulevard Cavendish.

3.2.3 Les voies cyclables

Le *Plan d'urbanisme* reconnaît le vélo comme un mode de transport à part entière pour tous les types de déplacements (travail, études, magasinage, loisirs, etc.) et confirme la position de Montréal à titre de ville cyclable par excellence en Amérique du Nord.

Pour favoriser et accroître les déplacements à vélo, le Plan mise sur le déploiement du réseau cyclable à la grandeur de l'Île de Montréal et l'implantation de diverses mesures telles l'ajout de stationnements pour vélo, la mise aux normes du réseau actuel ou encore l'implantation d'un système de vélos en libre-service. En ce qui concerne cette dernière, la Ville a procédé, en mai 2009, à l'implantation de *BiXi*, son système de vélos en libre-service. Plus de 3 000 vélos répartis dans 300 stations seront sous peu mis à la disposition des montréalais.

Actions	État d'avancement
L'aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve et sur le Chemin de la Côte-Sainte-Catherine	Réalisé
L'aménagement d'une piste cyclable sur le Chemin Sainte-Marie à Sainte-Anne-de-Bellevue	Réalisé
L'aménagement d'une bande cyclable sur la rue Saint-Urbain	Réalisé
L'amélioration et la mise à niveau de 27 kilomètres de voies cyclables existantes	Réalisé
L'aménagement de bandes cyclables sur les rues Viger et Saint-Antoine	Réalisé
L'aménagement d'un lien cyclable dans la voie de ceinture de l'Île Bizard de même que sur le boulevard et sur le pont Jacques-Bizard	Réalisé
Implantation d'un système de vélo en libre-service (BiXi)	En cours
L'ajout de 3 450 places de stationnement pour vélo sur le domaine public	Réalisé

En 2009, la Ville poursuit le développement et la mise en œuvre du réseau cyclable avec l'ajout de près de 60 nouveaux kilomètres de voies cyclables dont plusieurs figurent au schéma du réseau cyclable pan-montréalais illustré dans le *Plan d'urbanisme*.

Projets	Arrondissement/ Ville liée	km
Chemin Senneville	Sainte-Geneviève –Île-Bizard/Senneville	11,3
Parc Edgewater	Pointe-Claire	0,6
Chemin de l'Anse-à-l'Orme	Pierrefonds-Roxboro/ Sainte-Anne-de-Bellevue	3,5
Rue Saint-Zotique	Anjou, Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, Rosemont – La Petite-Patrie et Saint-Léonard	3,5
Rue Rachel	Le Plateau-Mont-Royal	0,5
Emprise ferroviaire du CP	Rosemont – La Petite-Patrie	2,8

D'autres projets d'envergure illustrés dans le *Plan de transport* seront également réalisés en 2009, dont ceux-ci :

- les rues Masson et Molson, entre le Réseau vert, les rues Molson et Rachel Est;
- la rue University, entre la rue Milton et le boulevard De Maisonneuve Ouest;
- l'accès au pont Jacques-Cartier, par la rue De Champlain;
- les rues Senkus, Cordner et Laplante, entre le canal de Lachine et le boulevard LaSalle;
- le chemin Sainte-Marie, entre le chemin des Pins et la rue Meloche, à Sainte-Anne-de-Bellevue.

En plus des nouvelles pistes qui seront aménagées, sept tronçons existants feront l'objet de travaux de mise à niveau, notamment l'axe du CP, entre les rues Beaubien et Masson.

3.3 Le développement économique

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

En convergence avec le *Plan d'urbanisme*, la mise en œuvre de la *Stratégie de développement économique réussir@Montréal* (voir section 1.4) a conduit à la création du *Programme réussir@montréal* (PR@M). Dotés d'un budget global de près de 115 M\$, les trois volets du PR@M et le programme *ClimatSol* (voir section 3.5.3) visent à soutenir le développement des entreprises grâce à la valorisation de l'immobilier commercial et industriel montréalais et à la réhabilitation des terrains contaminés. Les investissements découlant de ces programmes contribuent à améliorer la qualité des milieux de vie et, par le fait même, à renforcer la position de Montréal comme métropole où il fait bon vivre et travailler.

Actions	Entrée en vigueur	Budget
Programme ClimatSol	Septembre 2007	25,0 M\$
Programme réussir@montréal – Industrie	Décembre 2007	48,0 M\$
Programme réussir@montréal – Revitalisation	Janvier 2008	10,0 M\$
Programme réussir@montréal – Commerce	Novembre 2008	22,6 M\$

Le *Programme réussir@montréal* contribue directement à la réalisation des objectifs du *Plan d'urbanisme* et permet de donner suite aux actions soutenues par la *Stratégie de développement économique*, le plan *Imaginer > Réaliser Montréal 2025* et le *Plan stratégique de développement durable* (voir section 1.3).

3.3.1 Le Programme réussir@montréal – Commerce

Sensible à l'importance de la fonction commerciale dans l'amélioration de la qualité des milieux de vie, la Ville a annoncé, dès 2007, la création du *Programme réussir@montréal – Commerce* (*PR@M – Commerce*). Doté d'un budget initial de 11,6 M\$, répartis sur quatre ans, auquel 11 M\$ ont été ajoutés en octobre 2008 à même l'enveloppe budgétaire accordée au plan *Montréal 2025* par le gouvernement du Québec, ce programme vise à soutenir la revitalisation et le développement des 32 artères commerciales de l'agglomération de Montréal qui se sont qualifiées à la suite d'un appel de proposition lancé par la Ville.

Le *PR@M – Commerce* offre un soutien professionnel et financier aux commerçants des artères sélectionnées afin de favoriser la densification commerciale et l'amélioration du design urbain. Les commerçants éligibles bénéficient d'une aide concrète pour mener à terme leur projet. Ainsi, le tiers du coût des travaux admissibles est couvert par le programme, jusqu'à concurrence de 33 000 \$. De plus, un soutien financier pouvant atteindre 4 000 \$ est offert pour couvrir les honoraires d'un professionnel en design d'aménagement. Un commerçant peut donc recevoir une subvention maximale de 37 000 \$ pour mener à bien son projet de rénovation, que ce soit pour transformer une façade, modifier une enseigne, aménager une terrasse permanente ou changer une vitrine. Les 22,6 M\$ consacrés au *PR@M – Commerce* vont générer des investissements privés estimés à 60 M\$.

3.3.2 Le Programme réussir@montréal – Industrie

Le *PR@M – Industrie* encourage la rénovation, l'agrandissement ou la construction de bâtiments industriels afin d'accélérer l'investissement immobilier, d'améliorer la compétitivité de Montréal et de maintenir une structure économique diversifiée.

Échelonné sur une période de cinq ans, le programme offre aux propriétaires d'immeubles non résidentiels la possibilité d'obtenir, pour les trois premières années, une subvention annuelle égale à 100 % de l'augmentation de la taxe foncière générale découlant de la réalisation de travaux admissibles. Elle atteint 80 % la quatrième année et 60 % la cinquième année. Cette subvention peut cependant atteindre 100 % pour chacune des cinq années pour un immeuble certifié LEED ou se trouvant dans une zone industrielle à transformer, un secteur d'emplois à consolider aux abords d'une gare ou d'une station de métro ou même dans une zone recoupant des secteurs de planification détaillée. La subvention maximale peut atteindre 5 M\$, soit un million par année.

Seules les entreprises des secteurs économiques à valeur ajoutée sont admissibles au *PR@M – Industrie*. Il s'agit des entreprises du secteur de la fabrication, de la production de films et de vidéos, de la conception de systèmes informatiques, de l'édition de logiciels de série, des centres d'appels, des sièges sociaux, de même que de la recherche et développement en sciences physiques, en génie et en sciences de la vie. Les 45 projets admis au *PR@M – Industrie* au 31 mars 2009 cumulent des investissements privés estimés à 177 M\$ au seul chapitre des travaux.

3.3.3 Le Programme réussir@montréal – Revitalisation

Le *PR@M – Revitalisation* vise à améliorer la qualité de vie des citoyens et à soutenir la construction de nouveaux ensembles résidentiels en favorisant la relocalisation d'activités industrielles ou commerciales exercées par droits acquis et qui causent des nuisances. En vigueur depuis le 1er novembre 2008, le *PR@M – Revitalisation* est doté d'un budget de 10 M\$. Il permet aux propriétaires visés d'obtenir une aide financière égale à 75 % des coûts admissibles liés à la démolition ou à la transformation d'un bâtiment de même qu'à la décontamination d'un site où s'exerce une activité dérogatoire. La subvention maximale peut atteindre 1,5 M\$.

3.4 La qualité de l'aménagement urbain au Centre

La qualité du paysage urbain constitue une autre priorité pour le *Plan d'urbanisme*. Cette qualité se traduit notamment au Centre de Montréal par la réalisation de plusieurs projets d'aménagement du domaine public, lesquels contribuent à améliorer la qualité de l'architecture urbaine et favorisent les investissements privés. À cet égard, le bilan 2007-2009 fournit des détails sur les réaménagements de la rue McGill ainsi que des boulevards Saint-Laurent et De Maisonneuve Ouest.

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

3.4.1 Le réaménagement de la rue McGill

Complétés en 2007 au coût de 23 M\$, les travaux de réaménagement de la rue McGill, qui unit le Quartier international de Montréal au Vieux-Montréal et au Vieux-Port, ont permis de mettre en valeur son importante richesse architecturale en plus de créer un véritable axe d'animation urbaine visant à rendre le passage des travailleurs et des visiteurs plus agréable.

Les principales interventions du projet visaient à procéder à la réfection et à la mise à niveau des réseaux d'aqueduc et d'égout et à réaménager les trottoirs et la chaussée. Ces travaux ont également permis d'intégrer de nouveaux services en vue des projets immobiliers futurs, d'élargir les trottoirs, d'aménager une bande cyclable et d'implanter des structures archéologiques marquant les anciennes fortifications de Montréal.

En complément à ces travaux, la Ville a procédé à la réfection du square des Frères-Charon au coût de 1,7 M\$. Le concept du projet achevé en 2008 mise sur la révélation du paysage d'origine du lieu, soit une prairie située à l'extérieur des fortifications du Vieux-Montréal. Ainsi, le square réaménagé est composé d'une série de formes circulaires et cylindriques et met en dialogue un jardin de graminées, les vestiges d'un moulin du début de la colonie et un pavillon avec belvédère.

À ces importants investissements dans le secteur ouest du Vieux-Montréal, il est prévu d'ajouter prochainement l'aménagement de la partie ouest de la place D'Youville qui est actuellement utilisée comme parc de stationnement. Piloté par le Musée de la Pointe-à-Callière, ce projet comporte la mise en valeur de l'égout collecteur William et des vestiges archéologiques du Marché Sainte-Anne.

3.4.2 La mise en valeur du boulevard Saint-Laurent

Le réaménagement du boulevard Saint-Laurent est un engagement pris lors du Sommet de Montréal 2002 et réitéré, en 2004, dans le *Plan d'urbanisme* dans l'optique de mettre en valeur les axes structurants et de consolider un réseau de rues offrant un environnement exceptionnel pour les déplacements piétonniers. Axe fondateur, symbole vivant de la mosaïque culturelle québécoise et lieu mythique dans l'imaginaire montréalais, le boulevard Saint-Laurent, communément appelé *la Main*, a fait l'objet d'une cure de rajeunissement de 2006 à 2008.

Le concept, qui résulte d'un travail de concertation avec le milieu, privilégie le confort et la sécurité des piétons et souligne le caractère historique et culturel du lieu, notamment par un traitement particulier des trottoirs, élargis de chaque côté du boulevard, où s'insèrent des éléments faisant office de rappels historiques. Des arbres d'alignement ainsi que des lampadaires ont été ajoutés et la signalisation a été uniformisée afin d'améliorer l'aspect visuel du boulevard.

La Ville de Montréal a complété le réaménagement du tronçon compris entre le boulevard René-Lévesque et la rue Sherbrooke en 2007. Les travaux comportaient des améliorations aux infrastructures d'eau potable et des eaux usées, la reconstruction des trottoirs, la plantation d'arbres ainsi que divers aménagements du domaine public. Les travaux de la phase II, qui correspond au réaménagement du tronçon compris entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Mont-Royal, ont pour leur part été terminés au printemps 2008.

3.4.3 L'aménagement du boulevard De Maisonneuve

Le boulevard De Maisonneuve fait l'objet, depuis 2006, d'un important réaménagement visant notamment à améliorer l'aménagement du domaine public et à assurer la cohérence d'ensemble de cet axe structurant du Centre.

Le réaménagement du boulevard vise, entre autres, à soutenir les modes de transport actifs au centre-ville et s'inscrit en soutien aux investissements des secteurs privé et institutionnel. La géométrie du boulevard a ainsi été modifiée au profit d'un élargissement des trottoirs de chaque côté. Une piste cyclable, assurant un meilleur accès au centre-ville, a également été intégrée du côté sud du boulevard et des arbres d'alignement ont été ajoutés.

Le projet vise à donner une signature distincte au boulevard De Maisonneuve Ouest, entre les rues Peel et Saint-Mathieu, et à lui permettre de prendre sa place comme artère importante du centre-ville. La première phase des travaux, qui portait sur le tronçon compris entre les rues Peel et Bishop, a été complétée en 2007. Les travaux sur le tronçon compris entre les rues Guy et Bishop ont été entamés au cours de l'année 2008, notamment avec l'aménagement de la place Norman-Bethune (voir section 4.1).



3.5 L'environnement

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

En 2007-2009, les principales actions posées par la Ville en matière d'environnement ont porté sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la gestion de l'eau, la réhabilitation des sols contaminés, l'aménagement de toitures végétales de même que les travaux du Complexe environnemental de Saint-Michel.

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

3.5.1 La réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le *Plan d'urbanisme* réitère la volonté de la Ville de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto. À cet égard, la Ville vise entre autres à réduire, par la mise en œuvre du *Plan de transport*, l'utilisation de l'automobile sur son territoire et à faire respecter les critères les plus élevés en matière d'assainissement de l'air par les entreprises industrielles qui y sont établies.

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

Un inventaire des émissions corporatives de GES, pour l'année 2005, estimait les émissions totales de la Ville de Montréal à 185 000 tonnes de CO₂, soit une réduction de 5,6 % par rapport à 2002. Les émissions corporatives provenaient principalement du chauffage et de l'exploitation des édifices (35%), du transport (30%) et de l'épuration des eaux usées (19 %).

En mars 2007, la Ville s'est dotée d'un *Plan d'action corporatif pour préserver le climat*, lequel repose sur une série de 12 actions portant sur les véhicules, les procédés, les bâtiments, les processus et le partage de l'information. La mise en œuvre de ce plan s'articule autour de quatre outils administratifs, soit un inventaire corporatif annuel, un plan d'action comportant des objectifs par secteur et des indicateurs d'efficacité par activité, la création d'un Fonds Énergie et celle d'un site Intranet pour le partage des connaissances technico-financières. La même année, la Ville réglementait la marche au ralenti inutile des véhicules.

Le *Fonds Énergie*, de même que son portail Intranet, a été mis sur pied au cours de l'année 2008. Doté d'une enveloppe budgétaire initiale de 3 M\$, ce fonds sert à financer des projets d'efficacité énergétique réalisés par des services municipaux ou des arrondissements. Au fil des ans, il s'autofinancera par les économies qu'il aura générées. À ce jour, des projets concernant des bâtiments municipaux (bibliothèques, arénas, piscines) permettant des économies énergétiques annuelles estimées à près de 200 000 \$ ont été financés par le Fonds. Au total, plus d'un million de dollars investis en six mois d'exploitation généreront plus de 900 tonnes de réduction des émissions sur l'objectif corporatif annuel de 1 000 tonnes.

Par ailleurs, la Ville a fait l'acquisition, en 2008, de plusieurs véhicules écoénergétiques, en plus de bonifier sa *Politique verte du matériel roulant* et de poursuivre ses expériences pilotes pour l'utilisation de biocarburants (éthanol et biodiesel).

3.5.2 La gestion de l'eau

Afin d'assurer une gestion efficace des infrastructures d'eau potable et des eaux usées, le Plan rappelle les objectifs de la *Politique de gestion de l'eau*, adoptée en 2003. Cette Politique détermine une série de mesures visant à améliorer le réseau d'infrastructures des services de l'eau et sa gestion. À cet effet, la Ville a créé, en 2004, le *Fonds de l'eau*, qui est exclusivement dédié au financement du redressement de la gestion de l'eau et dont l'enveloppe doit augmenter graduellement pour atteindre un fonds récurrent de 200 M\$ en 2013.

En 2008, les investissements consacrés aux infrastructures de l'eau ont atteint 215 M\$, soit près de 40 M\$ de plus qu'en 2007, et des investissements sans précédent sont prévus pour 2009. Les interventions ont porté principalement sur la réhabilitation de conduites principales et secondaires d'aqueduc et d'égout et la réfection de réservoirs et de stations de pompage. Des travaux ont également été effectués sur les collecteurs d'eaux usées et à la station d'épuration des eaux usées Jean-R.-Marcotte.

Le début de l'année fut marqué par le choix de l'ozonation comme procédé de désinfection des eaux usées. Beaucoup d'activités ont aussi été entreprises dans le cadre de la mise aux normes des usines de production d'eau potable Atwater et Charles-J.-Des Baillets qui totalisera un investissement de 234 M\$ d'ici 2012. Par ailleurs, un programme d'installation de compteurs d'eau dans les industries, commerces et institutions (ICI) a été lancé. Ce programme vise notamment à permettre le suivi et l'optimisation de la distribution de l'eau grâce à la construction de vannes et de chambres de vannes dans 75 secteurs de distribution.

En marche depuis maintenant quatre ans, le contrôle resserré des usages illicites de l'eau dans les ICI a permis des économies d'eau de l'ordre de 900 000 m³ en 2008. L'équipe des inspecteurs rattachée au contrôle des usages illicites a également inspecté un grand nombre de bâtiments dans lesquels, près 70% des installations de rétention pluviale n'étaient pas conformes à la réglementation municipale. Déjà, ces efforts combinés permettent d'économiser annuellement près de 9,5 millions de mètres cubes d'eau traitée, soit la production totale de cinq jours. Dans les années à venir, ces correctifs, jumelés à un programme de construction de réservoirs de rétention d'eau pluviale, contribueront à étaler le débit des eaux de pluie sur une plus longue période réduisant ainsi les refoulements d'égouts et les déversements dans les cours d'eau.

3.5.3 La réhabilitation des sols contaminés

Le *Plan d'urbanisme* favorise la constitution d'une banque de données des sites contaminés. À cet effet, des outils pour améliorer la connaissance du niveau de contamination des sols sont actuellement élaborés pour guider les différents acteurs municipaux qui ont à réaliser des projets de toute nature à Montréal. Les données concernant l'état du territoire seront intégrées dans un environnement de cartographie interactive via Intranet pour permettre un meilleur partage de l'information concernant les sols contaminés auprès des arrondissements et des services centraux.

En ce qui a trait au mécanisme d'aide financière visant à encourager la réhabilitation, le nouveau programme de subvention *ClimatSol*, annoncé en mai 2007 par le ministère du Développement Durable et de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), est en vigueur depuis l'automne 2007. Il s'agit d'un mécanisme d'aide financière visant à soutenir la réhabilitation des terrains contaminés, à consolider le tissu urbain et à améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie. Doté d'un budget de 50 M\$, dont la moitié est destinée à Montréal, *ClimatSol* est financé par le gouvernement du Québec et géré par la Ville de Montréal pour son territoire. Il permet aux propriétaires des terrains visés d'obtenir une subvention pouvant atteindre 50 % des coûts de réhabilitation à la condition d'avoir un projet d'investissement. La subvention maximale peut atteindre un million de dollars.

Entre le 1^{er} octobre 2007 et le 31 mars 2009, 38 projets représentant des investissements privés et publics estimés à 323 M\$ ont été admis à *ClimatSol* sur le territoire montréalais. À ce jour, les coûts des travaux de réhabilitation à Montréal atteignent 21,5 M\$ et l'aide engagée par l'intermédiaire du programme totalise 7,7 M\$.

3.5.4 Le verdissement et les toitures végétales

La Direction des grands parcs et de la nature en ville (DGPNV) élabore une stratégie de verdissement qui s'ajoutera aux autres politiques vertes adoptées par la Ville depuis 2004. En 2008, elle a identifié les orientations stratégiques de verdissement et rédigé un projet de plan d'action, la proposition de stratégie « *Verdir Montréal* », qui a été soumise à ses partenaires publics et privés. Cette stratégie vise entre autres à combattre les îlots de chaleur résultant de la minéralisation de la ville en augmentant, par exemple, le verdissement des stationnements de surface. La DGPNV évalue actuellement les outils réglementaires nécessaires pour l'implantation de la stratégie et produira une carte des secteurs prioritaires d'intervention au cours de l'année.

Par ailleurs, une convention de partenariat, conclue en octobre 2006 entre la Ville et la Société de verdissement du Montréal métropolitain (SOVERDI), doit être renouvelée au cours de l'année. En 2007, cette convention, qui comportait une contribution financière de la Ville afin d'appuyer les efforts de la SOVERDI pour mobiliser des organismes montréalais dans des projets concrets de verdissement, a permis de réaliser 11 projets dans les arrondissements de Ville-Marie, Le Plateau Mont-Royal et Le Sud-Ouest. Dans l'ensemble, les programmes de la SOVERDI ont touché 24 sites et permis la plantation de quelque 6 000 arbres, plus de 7 000 arbustes, 430 vignes ainsi que de milliers de vivaces.

Le renouvellement de la convention avec la SOVERDI sera l'occasion de confirmer les volontés réciproques de poursuivre et de développer un partenariat bénéfique à la population montréalaise. Sur le plan scientifique, le partenariat se concrétisera par la participation du Jardin botanique et de l'Institut de recherche en biologie végétale chargée, notamment, d'identifier les îlots de chaleur. Sur le plan technologique, la mise en place d'un outil d'inscription des arbres privés par la SOVERDI devrait aider la Ville dans la gestion de sa forêt urbaine, notamment dans l'établissement de son plan d'action contre les insectes ravageurs.

Dans un autre ordre d'idées, la Ville a octroyé, au printemps 2007, un contrat pour la supervision de la croissance des végétaux des toits verts sur le bâtiment de la TOHU au Complexe environnemental de Saint-Michel. Ce suivi, qui porte sur une période de trois ans, a pour objectif de comprendre les processus de croissance des diverses plantes indigènes implantées sur ces toits de type extensif sans irrigation. Le projet s'inscrit dans une démarche municipale visant à établir des paramètres techniques propres à assurer la viabilité de ces aménagements sur le territoire montréalais.

Finalement, le Jardin botanique de Montréal a été, en juin 2008, l'hôte de la première rencontre officielle de la Société québécoise de phytotechnologie visant à faire le point sur les formes d'utilisation de végétaux comme alternatives aux technologies traditionnelles et comme moyens d'améliorer la qualité de l'environnement. À cette occasion, plusieurs spécialistes sont venus présenter les grands principes, l'état des recherches et les réalisations dans l'utilisation des plantes pour le bâti.

3.5.5 Les travaux du Complexe environnemental Saint-Michel

Afin d'améliorer la qualité de vie de la population et de minimiser les nuisances générées par certaines activités urbaines, la Ville de Montréal poursuit l'aménagement du Complexe environnemental Saint-Michel (CESM) qui doit devenir, en 2020, un grand parc de 192 hectares. Le CESM offrira alors des équipements consacrés aux loisirs, aux sports, à la culture et à l'éducation, ainsi qu'un vaste espace vert adapté à ce lieu unique.

Dans cette optique, le CESM a mis un terme à ses activités d'enfouissement de déchets en janvier 2009. Désormais, seuls les résidus verts et les matériaux d'excavation y sont transportés afin d'être valorisés ou d'être utilisés pour achever le recouvrement final du site, prévu pour 2013, en vue de l'aménagement du parc.

Par ailleurs, un contrat de services professionnels pour la mise en forme et la production des plans de nivellement et de drainage de la partie du site dédiée à l'enfouissement, de même qu'une étude portant sur l'aménagement et la signalisation identitaire des accès menant au site ont été complétés en 2008. Une autre étude portant sur la santé et la sécurité au CESM sera déposée prochainement.

Plusieurs travaux d'aménagement ont également été effectués récemment, dont la construction du centre multidisciplinaire et communautaire, *Le Taz*, qui a ouvert ses portes en mars 2009. Des travaux de stabilisation des falaises sont présentement en cours.

Finalement, le projet de réhabilitation du site du CESM a été retenu pour représenter la Ville de Montréal à l'Exposition universelle de Shanghai en 2010. Cette tribune sera l'occasion de présenter l'historique des transformations spectaculaires de ce site utilisé autrefois comme carrière et cimenterie et comme lieu d'enfouissement de déchets.

4 Les projets majeurs

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

Les grands projets compris dans le plan *Imaginer > Réaliser Montréal 2025* forment, eux aussi, un puissant outil contribuant à la mise en œuvre des orientations du *Plan d'urbanisme*. Le bilan 2007-2009 présente quelques-uns de ces projets majeurs, réalisés ou en cours d'élaboration, qui démontrent leur exemplarité quant à la mise en application des orientations et des objectifs du Plan.

4.1 Le réaménagement de la Place Norman-Bethune (arrondissement de Ville-Marie)

À l'automne 2007, la Ville et ses partenaires ont travaillé en concertation pour définir les nouveaux paramètres de l'aménagement de la place Norman-Bethune qui, une fois complétée, constituera une pièce maîtresse du quartier Concordia. La nouvelle place se décline en deux sections situées de part et d'autre du boulevard De Maisonneuve Ouest. La section nord est dédiée à la commémoration de Norman-Bethune, dont le monument, restauré par le Centre de conservation du Québec, bénéficie désormais d'un encadrement végétal et d'une mise en lumière. Les travaux de cette première phase ont été complétés à l'automne 2008.

La partie sud de la place consiste d'une vaste esplanade plantée d'arbres et composée, en alternance, de bandes de pavés en granit et en béton. De facture contemporaine, cette place offrira aux nombreux piétons du secteur une aire de détente de qualité. La réalisation de cette seconde phase sera entreprise en 2009 lorsque l'Université Concordia aura complété la construction d'un tunnel piétonnier reliant ses pavillons.

4.2 Cité Nature (arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie)

Le projet *Cité Nature*, qui représente un investissement privé de 350 M\$, comprend la construction d'environ 1 400 logements sur les terrains de stationnement du Village olympique, entre la rue Viau et le boulevard de l'Assomption, dans des bâtiments dont la hauteur variera entre neuf et 14 étages. Il comprend également l'aménagement d'un stationnement intérieur de 1 500 places et d'une bande verte, incluant des sentiers piétons et une piste multifonctionnelle, qui servira de zone tampon entre celui-ci et le Golf municipal de Montréal.

Conformément aux objectifs du *Plan d'urbanisme* pour le secteur, le projet tire profit de l'important potentiel résidentiel qu'offrent les abords du Village olympique et de la présence à proximité de deux stations de métro, tout en contribuant à le rendre plus attrayant, plus convivial et plus sécuritaire. De plus, le design des bâtiments permet de préserver la monumentalité des pyramides, le dégagement entre celles-ci et le terrain de golf, de même que le boisé d'intérêt qui y est situé.



4.3 Place du Quartier des spectacles (arrondissement de Ville-Marie)

Annoncée lors du sommet de la culture « *Rendez-vous Montréal 2007* » de novembre 2007, la réalisation du projet d'aménagement du Quartier des spectacles a été amorcée dès janvier 2008 avec les travaux d'aménagement de la place du Quartier des spectacles et de la rue Jeanne-Mance. Futur cœur de l'animation festivalière du Quartier, la place, accessible dès la saison estivale 2009, offrira une grande flexibilité quant à sa configuration ainsi qu'une capacité de branchement inégalée, laissant ainsi libre cours à l'imagination des organisateurs d'événements et des artistes de tout horizon. En dehors de la saison des grands festivals, la place se transformera en une fontaine imposante, constituée de plus de 250 jets programmables.

4.4 Les Bassins du Nouveau Havre (arrondissement du Sud-Ouest)

Le site de l'ancien centre de tri postal de Postes Canada sur la rue Ottawa occupe une localisation stratégique au cœur du secteur Griffintown et en bordure immédiate du canal de Lachine. Présentant une superficie de près de dix hectares, cet espace a été acquis par la Société immobilière du Canada (SIC) en 2007 à la suite du déménagement des activités de Postes Canada dans l'arrondissement de Saint-Laurent.

Le projet de mise en valeur du site proposé par la SIC, *Les Bassins du Nouveau Havre*, compte incarner de manière exemplaire et innovatrice de nombreuses orientations préconisées par le *Plan d'urbanisme* et les autres stratégies et politiques adoptées par la Ville au cours des dernières années. Le projet prévoit la création d'un véritable milieu de vie dense, mixte et animé, fondé sur les principes du développement durable et articulé sur des espaces publics mettant en valeur les dégagements offerts par les quatre bassins historiques du canal de Lachine actuellement enfouis sur le site. Le projet prévoit la construction d'environ 2 000 logement de typologies variées, répondant aux objectifs de la *Stratégie d'inclusion de logements abordables aux nouveaux projets résidentiels* et accordant une large place aux besoins des familles avec enfants.

La planification du projet a notamment compris une démarche participative menée par la SIC et intégrant l'ensemble des acteurs du milieu et des intervenants municipaux. Le projet, encadré par un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, a fait l'objet d'une consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en février et mars 2009. Un accord de développement liant la Ville, la SIC et ses éventuels partenaires de construction est également en cours d'élaboration.

4.5 Campus Bell (arrondissement de Verdun)

Situé à la jonction du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure sur l'île des Sœurs, le Campus Bell a été réalisé en deux phases, de 2007 à 2009, et a nécessité des investissements de 250 M\$. Les différents bâtiments formant le complexe comptent entre trois et huit étages, pour une superficie locative totale d'environ 78 500 mètres carrés. Ils regroupent plus de 4 000 employés de l'entreprise qui étaient auparavant dispersés dans plusieurs bureaux à travers la région métropolitaine de Montréal.

Le campus, certifié LEED, est desservi par une ligne d'autobus accessible à partir du centre-ville de Montréal. Il compte aussi un stationnement intérieur pouvant accommoder 2 050 véhicules et des vélos. Enfin, une vaste cour paysagée a été aménagée en son centre.

Partie II Les indicateurs de suivi et le tableau de bord

Le *Plan d'urbanisme* est le document de référence en matière d'aménagement et de développement du territoire montréalais. La mise en œuvre de ses orientations s'exprime à travers les actions résumées dans la partie I du bilan 2007-2009. Toutefois, les réalités et les enjeux sur lesquels s'appuient les orientations du Plan sont en constante évolution. Aussi, il importe de garder un œil sur les tendances sociales, économiques et environnementales qui caractérisent le développement du territoire.

À cette fin, le bilan 2007-2009 présente, à l'instar du bilan précédent, une série de dix indicateurs ainsi que diverses données touchant l'économie, le développement social et l'environnement montréalais sous la forme d'un tableau de bord. Ce dernier permet d'illustrer diverses tendances relatives à des objectifs précis du *Plan d'urbanisme* et complémentaires aux informations obtenues à partir des indicateurs de suivi.

La Ville présentera l'ensemble des indicateurs et des données du tableau de bord 2007-2009 sur le site Internet du *Plan d'urbanisme* (ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme). De cette façon, la population montréalaise et les partenaires de la Ville seront en mesure de consulter ces précieux renseignements dès qu'ils seront disponibles.

Les indicateurs et les données du tableau de bord ont été sélectionnés en fonction de certains critères :

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

Les indicateurs présentés dans le cadre du bilan 2007-2009 portent sur :

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

Pour chacun de ces indicateurs, le bilan présente :

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

Les indicateurs représentent une simplification de la réalité et ne peuvent être interprétés comme une évaluation complète des facteurs régissant le développement du territoire montréalais. Néanmoins, ils illustrent l'évolution de certaines tendances issues de problématiques ciblées par le *Plan d'urbanisme*.

Indicateur 1 La population

Description de l'indicateur

Cet indicateur traite de la population totale de l'agglomération montréalaise pour l'année 2008 ainsi que de son évolution depuis 2004. L'évaluation de la population totale tient compte de deux facteurs principaux : 1) l'accroissement naturel de la population, soit la différence entre les naissances et les décès; 2) le solde migratoire, c'est-à-dire la différence entre l'émigration et l'immigration aux niveaux international, national et régional.

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

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

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

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

Les données

L'analyse des données présentées dans le tableau de la page suivante nous révèle que la population de l'agglomération montréalaise était, en 2008, de 1 877 693 personnes, soit une croissance de 0,2 % (4 104 personnes) par rapport à l'année 2006. Cette légère augmentation est influencée par deux tendances positives, soit l'accroissement naturel et l'établissement de nouveaux migrants internationaux dans l'agglomération. Cependant, ces facteurs positifs sont largement contrebalancés par des soldes migratoires interprovincial et interrégional négatifs.

L'évolution 2004-2008 de la population dans l'agglomération de Montréal					
	2004	2005	2006	2007	2008
La population totale	1 873 947	1 872 109	1 873 589	1 881 110	1 877 693
La part de la population montréalaise par rapport à la région métropolitaine	51,9 %	51,5 %	51,1 %	50,9 %	50,4 %
L'accroissement naturel ^a	5 188	5 872	7 237	7 921	8 051
Le solde migratoire total ^a	1 905	-307	-3 057	-5 371	n.d.
Le solde migratoire international ^a	28 736	27 219	26 381	28 535	n.d.
Le solde migratoire interprovincial ¹	-2 731	-4 726	-6 708	-10 079	n.d.
Le solde migratoire interrégional ^a	-24 100	-22 800	-22 730	-23 827	-21 465

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

À l'échelle de la Région métropolitaine de Montréal (RMR), l'augmentation de la population a été plus marquée à l'extérieur de l'agglomération. Ainsi, la population de la RMR, hors de l'agglomération, est passée, entre 2006 et 2008, de 1 792 691 à 1 847 307 personnes, soit une augmentation de 54 616 personnes (3 %). Parallèlement, la population n'augmentait que de 4 100 personnes dans l'agglomération. Par conséquent, la population de l'agglomération représentait, en 2008, 50,4 % de la population totale de la région métropolitaine alors qu'elle était de 51,1 % en 2006.

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

Les sources et les références

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

La part de la population montréalaise par rapport à la région métropolitaine pour l'année 2008 a été calculée à partir des prévisions du Conference Board du Canada pour la population de la région.

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

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

Indicateur 2 Les nouveaux logements

Description de l'indicateur

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

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

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

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

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

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

Les données

Le tableau ci-dessous permet de constater que, après la croissance extraordinaire de 2004, l'activité de la construction a ralenti. La conjoncture économique actuelle laisse présager une poursuite de cette baisse des mises en chantier. Toutes proportions gardées, la création de logements est tout de même demeurée importante en 2007 et 2008.

L'évolution 2004-2008 de la création de logements dans l'agglomération de Montréal						
	2004	2005	2006	2007	2008	Total 2004-2008
Les mises en chantier (agglomération)	10 812	8 535	6 955	6 898	5 868	39 068
Les logements recyclés	1 175	707	668 ^a	440 ^a	652 ^a	3 636
Total – Les nouveaux logements	11 987	9 242	7 623 ^b	7 338 ^b	6 520 ^b	42 710
Les mises en chantier (région métropolitaine)	28 673	25 317	22 813	23 233	21 927	121 963
Part des mises en chantier de la région métropolitaine ^c	37,7 %	33,7 %	30,5 %	29,7 %	26,8 %	32,0 %
Part des mises en chantier et des logements recyclés de la région métropolitaine ^d	40,2 %	35,5 %	32,5 %	31,0 %	28,9 %	34,0 %

a. Depuis 2006, ces données se rapportent au territoire de la Ville de Montréal et non à celui de l'agglomération.

b. Étant donné que la grande majorité des logements recyclés se trouvent sur le territoire de l'agglomération, nous nous permettons d'additionner les mises en chantier de l'agglomération avec les logements recyclés de la Ville de Montréal (possibilité d'une légère sous-estimation).

c. Ces données ne tiennent pas compte des logements recyclés.

d. Les logements recyclés de l'agglomération ou de la Ville de Montréal ont été ajoutés aux mises en chantier régionales, sachant que la majorité des logements recyclés de la région sont réalisés sur le territoire de la Ville de Montréal (possibilité d'une légère surestimation).

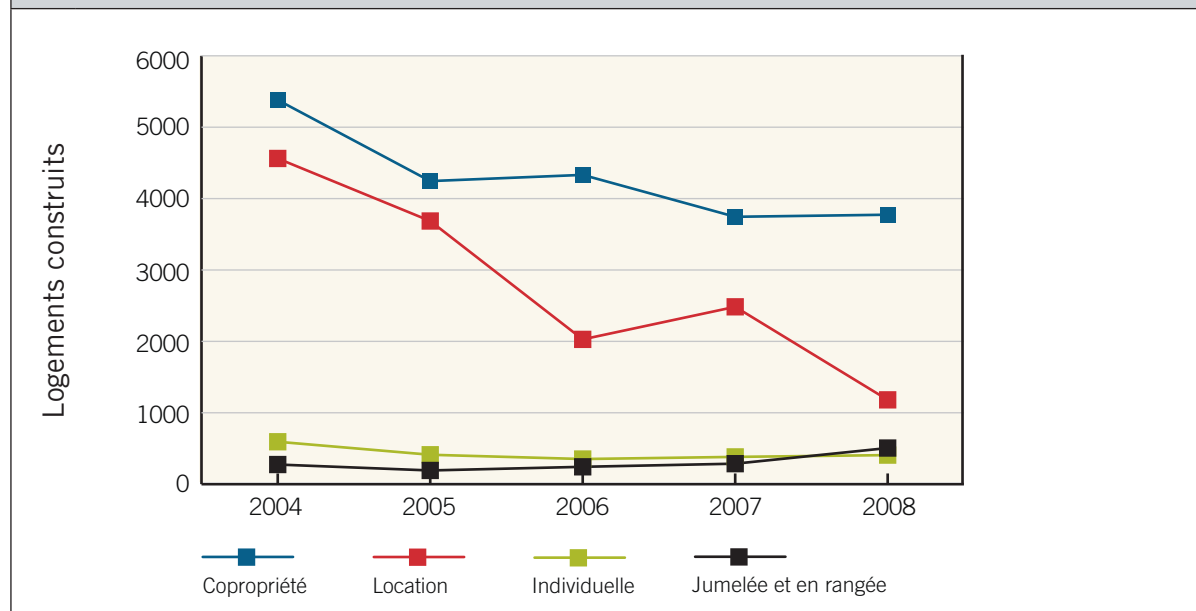
Depuis l'adoption du *Plan d'urbanisme* en 2004, la production de logements totalise 42 710 nouvelles unités, ce qui représente une moyenne de 8 542 unités par année. Ce résultat est au-dessus de la moyenne nécessaire à l'atteinte de l'objectif fixé pour la période 2004-2014. Cependant, le cycle baissier des mises en chantier à Montréal devrait, compte tenu de la conjoncture économique actuelle, se poursuivre au moins à court terme.

À l'échelle de la région métropolitaine, la proportion des logements construits au sein de l'agglomération montréalaise est passée de 37,7 % en 2004, une année record en termes de mises en chantier et de parts de logements de la région métropolitaine, à 26,8 % en 2008 (-10,9 %). Ainsi, malgré une bonne performance en matière de création de logements, la proportion des nouveaux logements construits à Montréal diminue, et ce, même en tenant compte des logements recyclés pourtant concentrés sur l'île de Montréal.

Sur le plan des modes d'occupation, le graphique présenté ci-dessous illustre l'importance des logements offerts en copropriété. En 2008, ceux-ci représentaient 64 % des logements construits, un pourcentage jamais atteint auparavant. Au cours des dernières années, un nombre important de logements locatifs a été construit, soit 36 % de la production, sous l'impulsion des programmes *Solidarité 5 000 logements* et *Opération 15 000 logements* ainsi que de nombreux projets de résidences privées pour personnes âgées.

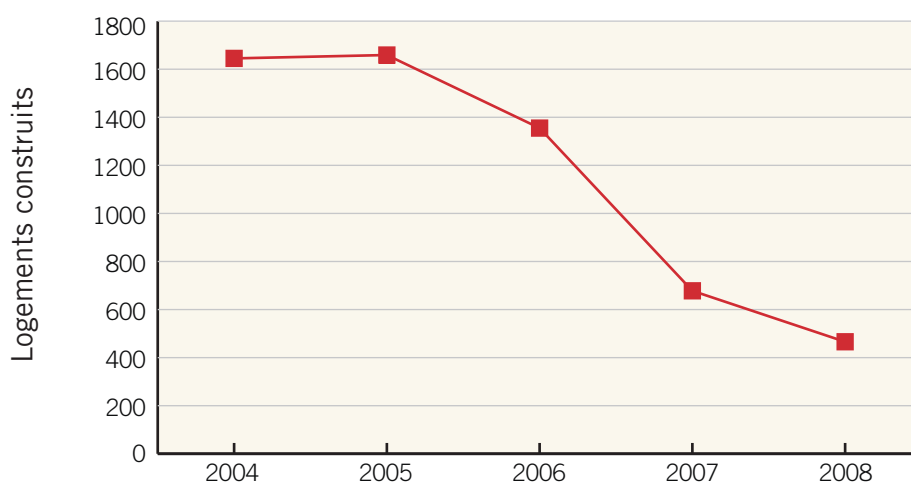
En 2008, la production de logements locatifs a chuté en raison, entre autres, d'une baisse dans la construction de résidences privées pour personnes âgées. À cet égard, il faut souligner que la création de logements sociaux pour personnes âgées dans des immeubles recyclés ou à partir de la rénovation de bâtiments résidentiels existants n'est pas comptabilisée dans les mises en chantier alors qu'il s'agit, dans les faits, d'unités «neuves» souvent offertes en location.

L'évolution 2004-2008 des logements construits dans l'agglomération de Montréal selon le mode d'occupation



Lors du premier bilan, en 2005, le nombre de logements construits dans l'arrondissement de Ville-Marie a été retenu en tant qu'indicateur afin d'illustrer la performance du Centre, en lien avec l'objectif 6 du Plan visant à «accroître le dynamisme résidentiel du Centre». Entre 2003 et 2006, l'arrondissement de Ville-Marie a été celui où les mises en chantier étaient les plus nombreuses. Elles y ont cependant connu une baisse considérable au cours des deux dernières années. À titre indicatif, les mises en chantier, pour l'année 2007, ont été plus importantes dans les arrondissements de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et de Verdun que dans celui de Ville-Marie. En 2008, quatre arrondissements affichaient une meilleure performance que l'arrondissement de Ville-Marie à cet égard.

L'évolution 2004-2008 des logements construits dans l'arrondissement de Ville-Marie



Plusieurs secteurs hors de l'arrondissement de Ville-Marie mais néanmoins situés au Centre accueillent un nombre important de mises en chantier. Ainsi, des projets importants, tels que l'*Imperial Loft* et le *333 Sherbrooke Est*, auxquels s'en ajouteront bientôt d'autres, dont le *Nordelec* et *Les Bassins du Nouveau Havre*, ont récemment vu le jour.

Les sources et les références

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

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

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

Indicateur 3 Les nouveaux logements abordables

Description de l'indicateur

Cet indicateur traite du nombre de logements abordables construits. Il correspond à la proportion de logements abordables par rapport à la construction totale de logements à Montréal.

Au cours de l'année 2007, la Ville a élaboré un rapport sur l'état d'avancement de la mise en oeuvre de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels

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

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

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

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

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

Les données

Les logements abordables comprennent d'une part, les logements sociaux et communautaires et, d'autre part, les logements abordables d'initiative privée.

Le rapport d'avancement de la mise en oeuvre de la Stratégie d'inclusion de 2007 faisait état du dépassement de l'objectif fixé depuis l'adoption de la Stratégie en 2005. En effet, on estimait alors que 39,4 % des nouveaux logements étaient abordables. Un exercice de compilation sur l'offre globale de nouveaux logements est présentement en cours.

Par ailleurs, même s'il n'existe pas de données spécifiques récentes concernant le nombre de nouveaux logements abordables, plusieurs indices tendent à démontrer que la production abordable à Montréal suit une tendance similaire à celle décrite dans le rapport de 2007 :

- un nombre considérable de logements sociaux et communautaires a été réalisé en 2007 et en 2008;
- le programme Accession à la propriété de la Ville a permis à un grand nombre de ménages de devenir propriétaires d'un logement abordable en 2007 et en 2008;
- la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) a favorisé la réalisation de plus de 850 unités abordables en 2007 et en 2008 avec son programme *AccèsCondos*.
- le nombre de projets d'inclusion ne cesse de croître. À cet égard, une dizaine de projets émergents, certains pour lesquels des ententes ont été signées et d'autres faisant l'objet de discussion, se sont ajoutés aux 10 projets identifiés dans le rapport d'avancement de 2007. Ces nouveaux projets d'inclusion devraient mener à la création de près de 20 000 nouveaux logements.

Pour plus de détails sur la production de logements abordables, il suffit de consulter le rapport d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie disponible sur le site Internet de la Ville de Montréal.

Les sources et les références

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

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

Indicateur 4 Les logements locatifs privés

Description de l'indicateur

Cet indicateur évalue la proportion de logements locatifs privés vacants pour les immeubles de trois logements et plus.

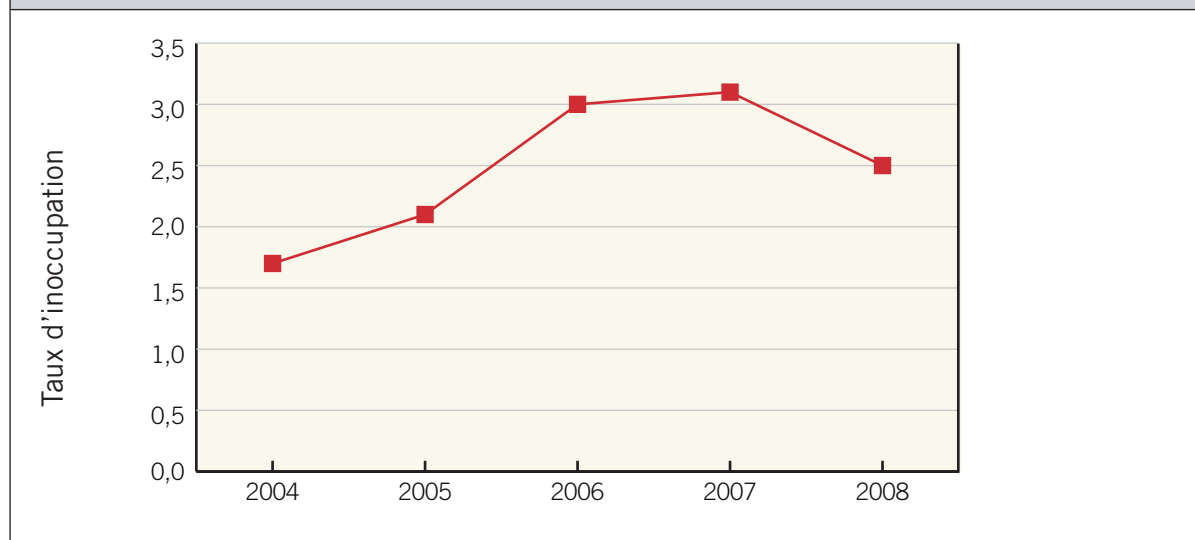
Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

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

Les données

Le graphique qui suit démontre une évolution notable du marché locatif au cours des dernières années. D'une situation particulièrement aiguë, au début des années 2000, avec un taux d'inoccupation inférieur à 1 %, le taux d'inoccupation a suivi une courbe ascendante régulière, passant de 3 % en 2006 à 3,1 % en 2007, pour ensuite baisser à 2,5 % en 2008¹⁶.

L'évolution 2004-2008 du taux d'inoccupation des logements locatifs privés dans l'agglomération de Montréal

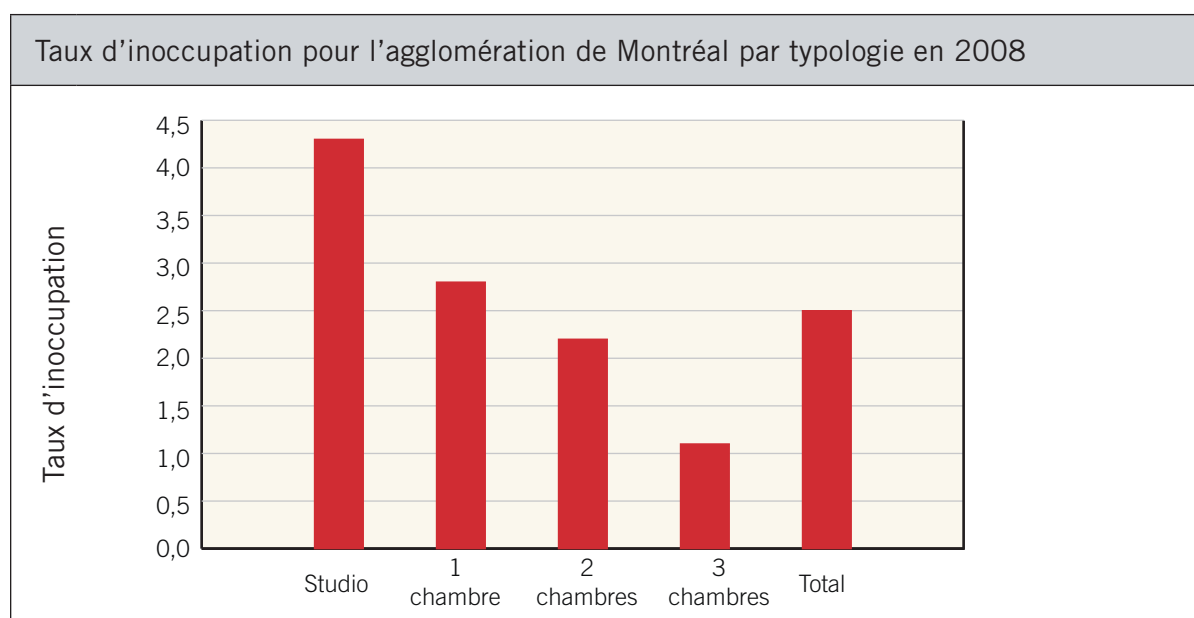


Après le dynamisme de la création de logements des récentes années, on assiste à un resserrement du marché. Entre autres, l'augmentation des ménages immigrants, le nombre peu élevé de nouvelles unités locatives et, dans une moindre mesure, la croissance de l'emploi ont contribué au rabaissement du taux à 2,5 % en 2008.

16. Un changement méthodologique est apparu en 2008. En effet, les taux d'inoccupation des résidences pour personnes âgées ne sont plus inclus dans les taux d'inoccupation de l'enquête. Ainsi, seuls les immeubles locatifs « traditionnels » privés offrant trois logements ou plus en location font désormais partie de l'enquête. Ce changement constitue une amélioration, puisqu'il s'agit de deux marchés bien différents. Selon la SCHL, le fait d'exclure le taux d'inoccupation des résidences pour personnes âgées ne semble pas avoir d'impact significatif sur les résultats pour l'ensemble de l'île.

Le resserrement du taux d'inoccupation est particulièrement marqué pour les logements de trois chambres ou plus pour lesquelles il est passé de 2,2 %, en 2007, à 1,1 %, en 2008. Le défi, pour les ménages familiaux consistant à trouver un grand logement à prix abordable est encore plus considérable lorsqu'on constate que le prix moyen¹⁷ des logements de deux et trois chambres à coucher était respectivement de 671 \$ et 833 \$ en 2008 sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

Cette situation amène d'une part la Ville à poursuivre ses actions afin de créer des logements sociaux et communautaires répondant aux besoins des différents types de clientèles et, d'autre part, à continuer de stimuler la construction neuve et l'accession à la propriété tout en favorisant, de façon plus spécifique, certaines cibles comme la création de logements abordables, en particulier pour les familles. Le programme d'accession à la propriété et le programme *Accès Condos* constituent deux moyens récemment mis en oeuvre pour d'atteindre cet objectif.



Les sources et les références

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

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

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

17. SCHL. Enquête sur les logements locatifs d'octobre 2008. Les services comme le chauffage, l'électricité et l'eau chaude peuvent être inclus ou non dans le loyer.

Indicateur 5 Les emplois

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente les données issues de l'*Enquête sur la population active* (EPA) de Statistique Canada. L'EPA s'effectue auprès des individus et comptabilise le nombre de personnes occupées selon le lieu de résidence. Seul le recensement de Statistique Canada, réalisé tous les cinq ans, évalue systématiquement l'emploi selon le lieu de travail. Ainsi, en 2006, on recensait, sur le territoire de l'agglomération de Montréal, 940 200 personnes occupées et 1 145 590 emplois. Malgré cet aspect, cet indicateur représente un bon outil pour assurer le suivi, en termes relatifs et non absolus, de l'évolution du nombre d'emplois à Montréal.

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

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

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

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

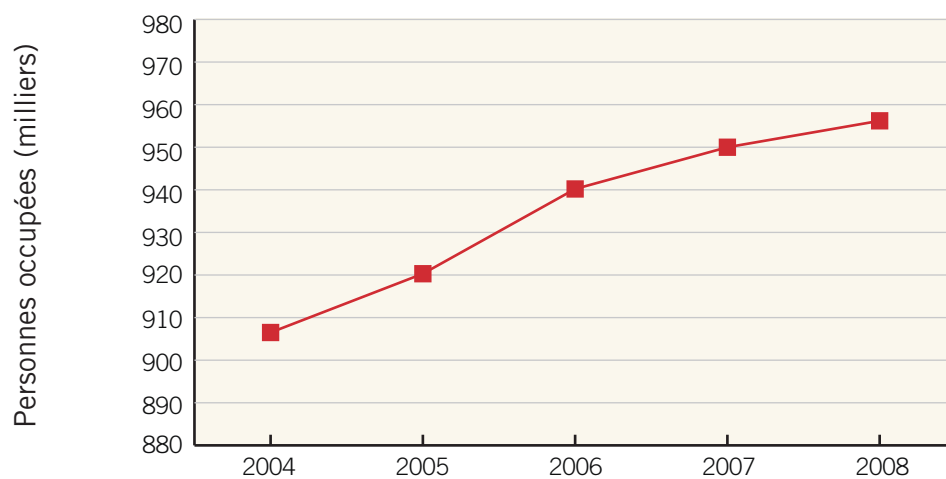
Les données

L'évolution 2004-2008 révèle une tendance à la hausse du nombre de personnes occupées dans l'agglomération de Montréal. En effet, entre 2004 et 2008, ce nombre a grimpé de 5,5 %, une performance qui correspond à la moyenne québécoise durant la même période.

Cette évolution du nombre total de personnes occupées masque des tendances au sein des diverses industries. Du côté des gains d'emplois, on constate notamment de belles croissances dans le secteur de l'hébergement et de la restauration (+44,7 % ou 21 200 emplois par rapport à 2004) ainsi que des services professionnels, scientifiques et techniques (+23,7 % ou 20 200 emplois par rapport à 2004). Pour ces secteurs, les augmentations observées surpassent les moyennes québécoises correspondantes.

À l'inverse, le secteur de la fabrication demeure la principale source de diminution d'emplois. Entre 2004 et 2008, ce secteur a perdu quelque 37 800 emplois (25,8 %). Dans le même secteur et pour la même période, le Québec perdait 13,7 % de ces emplois.

Évolution 2004-2008 du nombre de personnes occupées dans l'agglomération de Montréal



Les sources et les références

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

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

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

Indicateur 6 Les déplacements en transport collectif

Description de l'indicateur

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

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

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

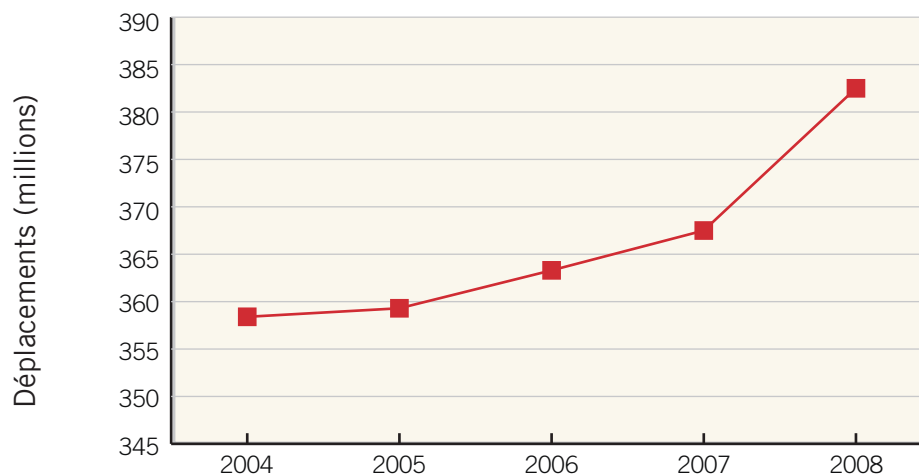
À cet égard, le *Plan d'urbanisme* propose une série d'orientations dans sa section 2.2 traitant des réseaux de transport. Le Plan propose notamment l'établissement de nouvelles dessertes de transport collectif et le soutien à une urbanisation qui favorise son utilisation. À cette fin, il préconise une densification et une diversification des activités au pourtour des corridors de transport collectif.

Les données

L'évolution 2004-2008 des déplacements dans le réseau de la STM illustre une augmentation de plus en plus marquée à chaque année. Il faut cependant rappeler qu'entre 2003 et 2004, le réseau avait connu une baisse de fréquentation qui n'a été compensée qu'en 2006. Entre 2004 et 2008, l'achalandage total est passé de 358,4 à 382,5 millions de déplacements (+24,1 millions), soit une hausse de 6,7 %. La STM projette un l'achalandage de son réseau s'élevant à 389 millions de déplacements pour l'année 2009.

La hausse de l'achalandage est pour une large part attribuable à la mise en service, au cours du printemps 2007, des stations de métro De La Concorde, Cartier et Montmorency sur le territoire de Laval. Ainsi, 14,7 millions de déplacements se sont ajoutés dans le réseau de la STM entre 2007 et 2008. La STM estime qu'environ 60 000 personnes empruntent ce nouveau tronçon chaque jour.

Évolution 2004-2008 des déplacements dans le réseau de la Société de transport de Montréal (STM)



Par contre, il faut souligner ces résultats doivent être considérés en relation avec l'indicateur 8 portant sur le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés à Montréal. De fait, ce dernier indicateur montre que ces véhicules sont de plus en plus nombreux, en particulier dans la couronne nord, soit dans les régions administratives de Laval, Lanaudière et des Laurentides, où le nombre de véhicules immatriculés a augmenté, entre 2004 et 2008, de 11,8%.

Ces données pourront être mises en relation avec celles obtenues par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dans le cadre de l'enquête Origine-Destination 2008 à l'automne 2009. Rappelons que les résultats des deux dernières enquêtes Origine-Destination menées par l'AMT indiquaient que la part modale des transports collectifs avait cessé de diminuer (déplacements se destinant à l'agglomération de Montréal, tous motifs, 24 heures).

Les sources et les références

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

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

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

Indicateur 7 L'offre de transport collectif

Description de l'indicateur

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

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

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

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

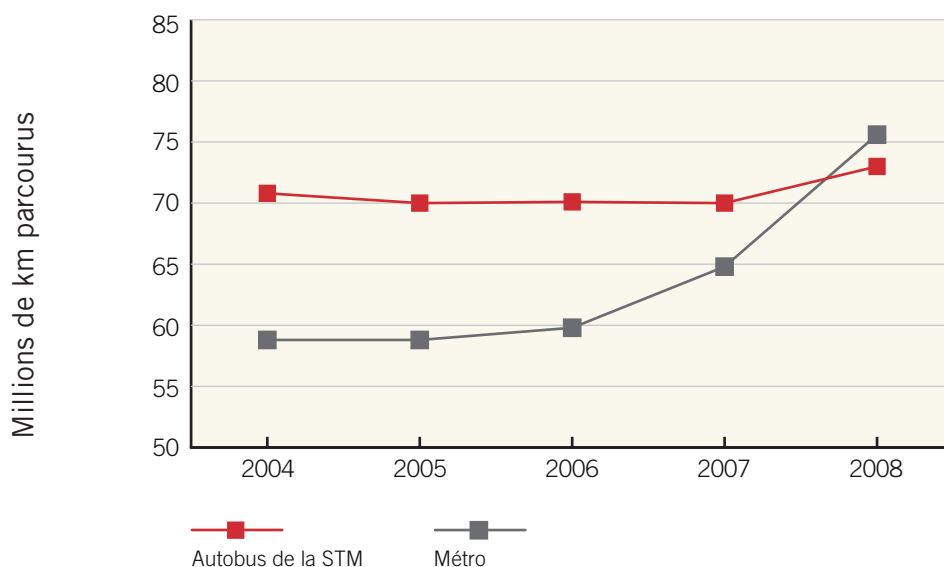
Les données

L'offre de transport collectif par la STM (métro et autobus) est demeurée relativement stable entre 2004 et 2006, mais elle a connu une hausse sensible en 2007 et en 2008. En ce qui concerne le métro, le nombre de kilomètres parcourus est passé de 59,8 millions, en 2006, à 75,6 millions pour l'année 2008. Cette hausse importante s'explique par la mise en service de trois nouvelles stations de métro sur le territoire de Laval au printemps 2007.

Au cours de la même période, le nombre de kilomètres parcourus par les autobus de la STM a pour sa part connu une légère augmentation, alors qu'il passait de 70,1 à 73 millions de kilomètres. Cependant, il faut souligner que ces données n'offrent aucune indication quant aux changements advenus dans l'organisation de l'offre qui ont pu avoir impact sur la qualité de la desserte. À titre d'exemple, la STM peut procéder au déplacement d'autobus affectés à des lignes moins achalandées vers des lignes où la demande est plus forte.

Depuis le début de l'année 2009, la STM a bonifié son service autobus en augmentant leur fréquence de passage sur les 26 lignes les plus achalandées à l'heure de pointe du matin. Cette mesure représenterait environ 70 000 heures de service supplémentaires.

Évolution 2004-2008 du nombre de kilomètres parcourus par les voitures de métro et les autobus de la STM

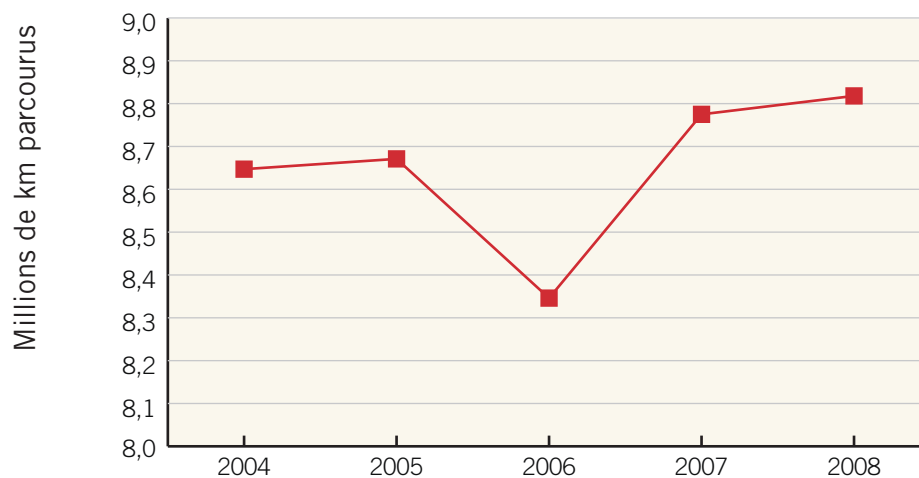


Au cours des années à venir, la STM prévoit réaliser d'importants investissements afin d'augmenter les niveaux de service des réseaux de métro et d'autobus en procédant notamment au renouvellement du matériel roulant, des infrastructures et des équipements fixes du métro. Ces mesures contribueront à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

Du côté des trains de banlieue, le nombre de kilomètres parcourus semble avoir augmenté de façon régulière entre 2004 et 2008. L'offre est d'abord passée de 8,6 à 8,7 millions de kilomètres entre 2004 et 2005. En 2006, le nombre de kilomètres parcourus a été rajusté à la baisse, même si, dans les faits, l'offre a effectivement augmenté, en raison de la mise en service de wagons à deux étages par l'AMT. En 2007, le nombre de kilomètres parcourus a connu une nouvelle augmentation découlant du prolongement de la ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme. Enfin, l'augmentation observée en 2008 correspond à l'ajout de deux départs sur la ligne Saint-Hilaire.

La hausse de l'offre de transport collectif résulte notamment d'une réponse à l'augmentation de la demande créée par une croissance de la population dans les secteurs desservis par les trains de banlieue. L'augmentation observée devrait se poursuivre avec la mise en place du *Train de l'Est* (voir section 3.2.1 de la partie I) et l'ajout d'offre sur les circuits existants.

Évolution 2004-2008 du nombre de kilomètres parcourus par les trains de l'AMT

**Les sources et les références**

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

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

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

Indicateur 8 Les automobiles et les camions légers

Description de l'indicateur

Cet indicateur présente le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés dans l'agglomération de Montréal qu'il met en relation avec l'évolution de la situation observée en Montérégie et dans la Couronne nord. Il permet ainsi d'évaluer une grande partie des pressions auxquelles est soumis le réseau routier montréalais. Cependant, il ne tient pas compte des autres types de véhicules circulant dans l'agglomération.

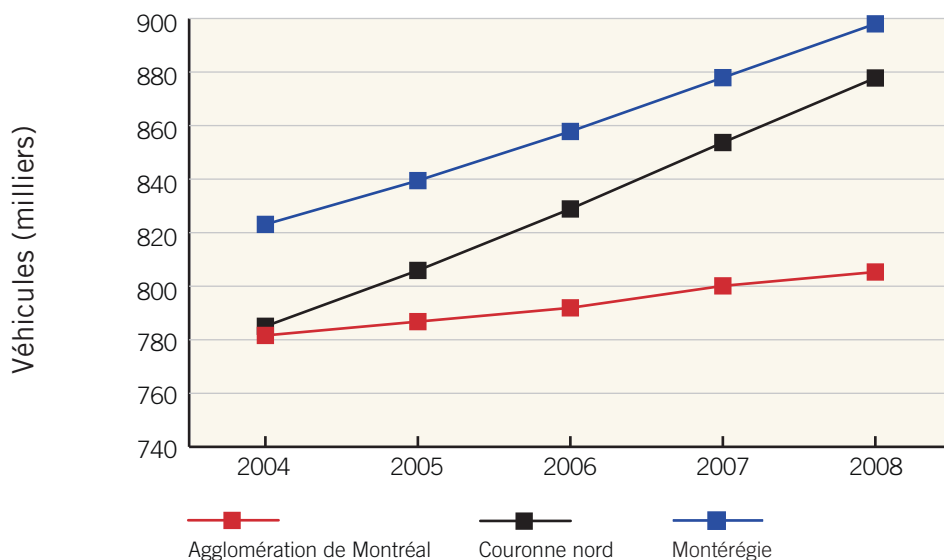
Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

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

Les données

Tel que l'illustre la figure ci-dessous, le nombre d'automobiles et de camions légers immatriculés dans l'agglomération de Montréal poursuit sa croissance depuis 2004. De façon plus précise, ce nombre a grimpé de 3 % entre 2004 et 2008. Par comparaison, durant la même période, la population de l'agglomération montréalaise n'a augmenté que de 0,2 %.

Évolution 2004-2008 du nombre d'automobiles et de camions immatriculés (agglomération, Montérégie et Couronne nord)



À l'échelle des régions administratives voisines de l'agglomération montréalaise, l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés est nettement plus importante. Ainsi, elle a été de 9,1 %, entre 2004 et 2008, pour la Montérégie, et de 11,8 % pour la Couronne nord (régions administratives de Laval, Lanaudière et des Laurentides). En nombres absolus on dénombre, pour 2008, 805 000 véhicules immatriculés dans l'agglomération de Montréal, 898 000 en Montérégie et 878 000 dans la Couronne nord.

L'augmentation du nombre de véhicules immatriculés est plus importante que celle de la population, et ce, pour toutes les régions administratives. Ainsi, entre 2004 et 2008, la croissance de la population a été de 4,3 % dans la région administrative de la Montérégie (+58 700 personnes) et de 7,1 % dans la Couronne nord (+ 90 433 personnes).

Les sources et les références

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

Les données sur la population de régions administratives proviennent de l'ISQ.

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

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

Indicateur 9 Les voies cyclables

Description de l'indicateur

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

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

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

Appuyé par le *Plan de transport* (voir section 1.13), le *Plan d'urbanisme* préconise le développement du réseau cyclable pan-montréalais tout en soutenant une urbanisation axée sur des milieux plus denses et diversifiés, lesquels encouragent l'usage du vélo en rapprochant les cyclistes de leurs destinations. Le Plan propose également la mise en place de stationnements pour vélos ainsi qu'une complémentarité entre les réseaux cyclables et de transport collectif.

Les données

Le type de voie cyclable à aménager est tributaire d'un certain nombre de paramètres tels le débit de circulation automobile, la géométrie de la rue et la présence, ou non, de stationnements pour automobiles. Pour ces considérations, il doit faire l'objet d'une évaluation particulière.

La typologie des aménagements cyclables réalisés en 2007 et 2008

En 2007 et 2008, 68 nouveaux kilomètres de voies cyclables ont été aménagés sur le territoire de l'Île de Montréal, selon la répartition suivante :

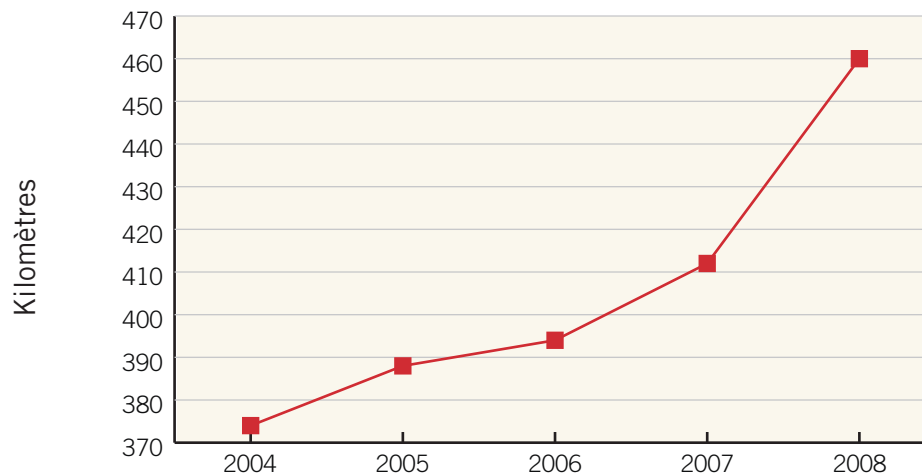
Typologie des aménagements cyclables réalisés en 2007 et en 2008			
Type de voie cyclable	2007	2008	2009
Piste cyclable	8 km	14 km	À déterminer
Bande cyclable	6 km	9 km	À déterminer
Chaussée désignée	4 km	27 km	À déterminer
Total	18 km	50 km	90 km ^a

a. Incluant l'aménagement de 30 km de voies cyclables prévu dans la programmation 2008.

L'évolution du réseau cyclable

En 2008, on recensait 460 kilomètres de voies cyclables sur l'Île de Montréal, ce qui représente une augmentation de 20% depuis 2004.

Évolution 2004-2008 des kilomètres de voies cyclables dans l'agglomération de Montréal



La Ville poursuit de façon continue la réalisation de nouvelles voies cyclables sur son territoire. Le *Plan de transport*, adopté en 2008, prévoit porter à 800 le nombre de kilomètres de voies cyclables sur l'Île de Montréal au cours des sept prochaines années. Pour l'année 2009, plus de 60 kilomètres de voies cyclables devraient s'ajouter au réseau.

Les sources et les références

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

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

Indicateur 10 Le transport des marchandises

Description de l'indicateur

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

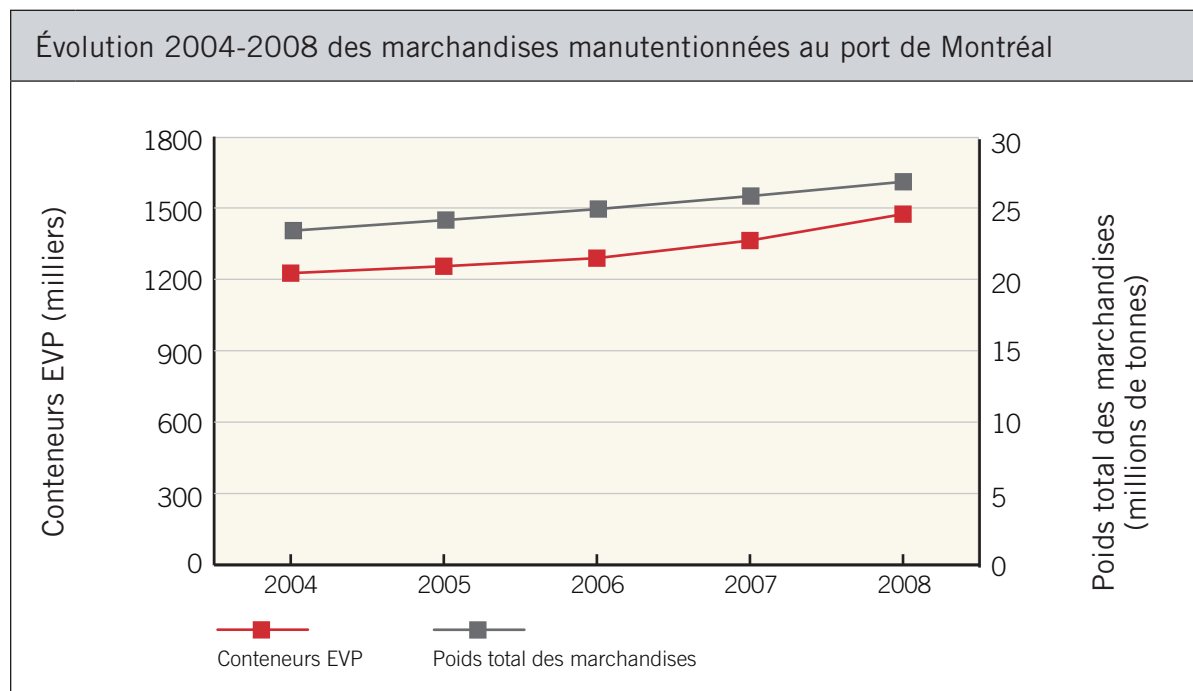
Les objectifs et les orientations du *Plan d'urbanisme*

Au-delà des interventions proposées sur le réseau routier, présentées à l'objectif 3 du *Plan d'urbanisme*, divers moyens de mise en œuvre pour soutenir le transport des marchandises sont identifiés à l'objectif 4 du Plan qui porte spécifiquement sur le transport des marchandises.

Le *Plan d'urbanisme* confirme le rôle stratégique du transport de marchandises par la consolidation des infrastructures structurantes. À cet égard, il vise notamment à accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs d'emplois générateurs de mouvements de marchandises.

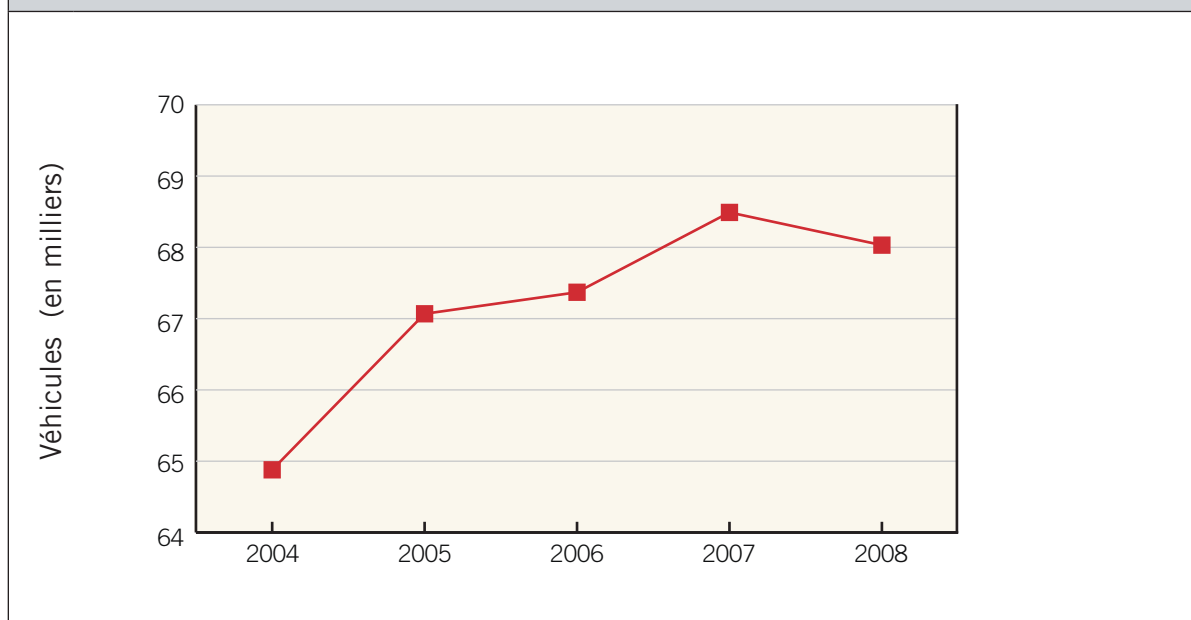
Les données

En observant l'évolution 2004-2008 du volume de marchandises manutentionnées au port de Montréal, on constate une tendance évidente à la hausse, et ce, tant du côté du nombre de conteneurs (+20,2 %) que du poids total (+14,3 %). Ces données confirment le rôle stratégique de Montréal en tant que plaque tournante du transport de marchandises, lequel découle principalement de l'efficacité de ses connexions intermodales. On estime par ailleurs que de 55 % à 60 % des marchandises conteneurisées sont transbordées en chemin de fer.



En ce qui a trait au transport des marchandises par camion, les données de la SAAQ permettent de constater que, à l'échelle de la grande région de Montréal (régions administratives de Montréal, de la Montérégie, de Laval, des Laurentides et de Lanaudière), le nombre camions immatriculés a augmenté de 4,9 % entre 2004 et 2008 alors qu'il passait de 64 879 à 68 031.

Évolution 2004-2008 du nombre de camions et de tracteurs routiers immatriculés dans la région de Montréal



Les sources et les références

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

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

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

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

Tableau de bord

De façon à offrir un portrait plus complet des éléments influençant l'aménagement et le développement du territoire montréalais, le bilan 2007-2009 présente, comme le bilan précédent, un tableau de bord regroupant une série de données regroupées par thèmes qui illustrent diverses tendances sociales, environnementales ou économiques.

Le tableau de bord présente la valeur de chaque donnée pour les années 2004 à 2008 ainsi que sa source. À moins d'indication contraire, les données présentées s'appliquent au territoire de l'agglomération montréalaise.

L'économie et les investissements						
Données	2004	2005	2006	2007	2008	Source
Le produit intérieur brut (PIB) (milliards de dollars)	88,2	80,9	93,2	98,3	n.d.	ISQ
Le nombre d'entreprises	60 717	60 660	60 601	59 576	61 114	Statistique Canada
Le taux d'emploi	58,3 %	58,6 %	59,4 %	59,7 %	60,1 %	
Le taux d'activité	65,0 %	65,7 %	66,0	65,2 %	65,7 %	
Le taux de chômage	10,3 %	10,8 %	10,1 %	8,5 %	8,7 %	
Les dépenses en immobilisations (milliards de dollars)	12,4	11,7	11,0	11,3	12,2	ISQ
Secteur public	3,6	3,3	3,0	3,6	4,4	
Secteur privé	8,8	8,4	7,9	7,7	7,8	
La valeur des permis de construction (millions de dollars)	2 482,1	2 096,4	2 157,6	2 183,1	2 024,2	ISQ
Secteur résidentiel	1 442,6	1 180,5	1 100,1	1 032,8	1 032,8	
Secteur commercial	519,2	480,4	589,4	595,7	659,4	
Secteur industriel	146,3	195,2	140,1	163,1	113,0	
Secteur institutionnel	374,0	273,2	326,3	391,5	240,1	

Les logements						
Données	2004	2005	2006	2007	2008	Source
Les ventes de propriétés existantes	14 592	14 728	15 042	16 610	15 610	Chambre immobilière du grand Montréal
Maisons unifamiliales	5 483	5 343	5 381	5 859	5 045	
Copropriétés	5 005	5 471	6 134	7 353	7 185	
Plex	4 104	3 914	3 497	3 713	3 380	
Le prix de vente médian des résidences (dollars)						
Maisons unifamiliales	235 000	248 000	258 000	275 000	290 000	
Copropriétés	180 000	192 800	196 000	210 000	215 000	
Plex	266 000	290 000	313 000	330 000	350 250	
Les transformations de logements en copropriétés divisées	206	182	302	202	181	Ville de Montréal

Le transport						
Données	2004	2005	2006	2007	2008	Source
Les déplacements en transport adapté (milliers)	1 524	1 699	1 941	2 077	2 342 ^a	STM
Les accidents						SAAQ
impliquant un piéton	1 479	1 611	1 496	1 457	1 322	
impliquant un cycliste	879	834	793	851	756	
Les ventes de carburants sur le territoire de l'AMT (millions de litres)	3 386	3 394	3 417	3 408	3 399	Revenu Québec

a. Estimation de la STM (budget 2009)

L'environnement						
Données	2004	2005	2006	2007	2008	Source
Les arbres plantés par la Ville	n.d.	n.d.	9 829	7 365	9 893	Ville de Montréal
Le nombre de jours de mauvaise qualité de l'air causé par les particules fines (PM _{2,5})	67	60	33	35	67 ^a	RSQA
Les matières résiduelles produites (tonnes)	920 615	960 796	1 002 864	1 015 061	1 045 729	Ville de Montréal
Les matières résiduelles éliminées (tonnes)	743 957	756 948	779 214	746 058	745 897	
Les matières résiduelles éliminées (kg par personne)	397	404	416	398	393	
Le taux de récupération des matières recyclables (%) ^b	34 %	36 %	37 %	51 %	53 %	
Les espaces protégés (hectares)	ND	1 562	1 672	2 075	2 470	

a. L'installation, en 2008, de nouveaux équipements de mesure permet aujourd'hui de prendre en compte la composante volatile des particules fines. Les concentrations mesurées sont donc susceptibles d'être plus élevées par rapport aux résultats qui auraient été obtenus avec la méthode antérieure.

b. La méthodologie employée pour le calcul du taux de récupération des matières recyclables a été modifiée en 2007. Elle intègre désormais une estimation des quantités prises en charge par les citoyens (par exemple, la consigne) ou les entreprises (responsabilité élargie des producteurs).

Conclusion

Les éléments présentés dans le cadre du bilan 2007-2009 mettent en relief la contribution du *Plan d'urbanisme* au développement cohérent du territoire montréalais. À cet égard, la Ville assume pleinement le leadership de sa mise en œuvre tout en reconnaissant l'importance des actions menées par ses partenaires publics, privés ou associatifs.

À travers l'élaboration et la mise en œuvre de ses politiques et stratégies, ses démarches de planification détaillée, la mise en place de programmes et ses investissements en immobilisations ou encore le développement ou le soutien à la réalisation de projets majeurs, les efforts de la Ville pour concrétiser les orientations de son *Plan d'urbanisme* contribuent largement à l'amélioration du territoire de la métropole dans le respect du «contrat social» qui a été établi avec les Montréalaises et les Montréalais lors de son adoption.

L'étude publique du bilan offre aux citoyens, ainsi qu'aux partenaires de la Ville, l'occasion de prendre connaissance de ces actions et de se prononcer sur les priorités de mise en œuvre à établir pour les années à venir. La publication d'un ensemble d'indicateurs illustrant les tendances sociales, économiques et environnementales qui caractérisent certains enjeux urbanistiques apporte pour sa part un éclairage additionnel sur l'efficacité des mesures mises en place par l'Administration.

Au-delà de la volonté d'ouverture et de transparence qu'il incarne, le bilan, ainsi que le processus de consultation dont il fait l'objet, demeure un outil privilégié pour faire le point sur l'évolution de Montréal et, surtout, pour confirmer les priorités de la Ville en ce qui a trait au développement de son territoire. Il constitue un moment clé pour, entre autres, identifier des enjeux nécessitant une approche différente ou une action plus intensive de la Ville.

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

Organismes et abréviations

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

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

Table des matières

Introduction	5
Partie I. La mise en œuvre	9
1. Les politiques et les stratégies	11
1.1 La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée	13
1.2 La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	14
1.3 Le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise	15
1.4 La Stratégie de développement économique	16
1.5 La Politique du patrimoine	17
1.6 La Politique de l'arbre	18
1.7 La Politique de développement culturel	19
1.8 La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels	20
1.9 Le Plan d'action en matière d'accessibilité universelle	21
1.10 Le Plan d'action pour l'amélioration de la salubrité des logements	22
1.11 La Stratégie <i>Habiter Montréal</i>	23
1.12 La Politique familiale	24
1.13 Le Plan de transport	25
1.14 Le Plan directeur de gestion des matières résiduelles	26
2. La planification détaillée prévue par le <i>Plan d'urbanisme</i>	27
2.1 Abords des voies du CP	30
2.2 Autoroute Ville-Marie	31
2.3 Bourget-Forget	32
2.4 Canal de Lachine (Griffintown)	33
2.5 Complexe et Village olympiques	34
2.6 Corridor Louis-H.-La Fontaine	35
2.7 Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest	36
2.8 Havre de Montréal	37
2.9 L'Acadie-Chabanel	38
2.10 L'Anse-à-l'Orme	39
2.11 Laurentien-Lachapelle-Marcel-Laurin	40
2.12 Mont Royal	41
2.13 Quartier des spectacles	42
2.14 Site Glen et ses abords	43
2.15 Site Turcot	44

3. Les programmes et les immobilisations	45
3.1 L'habitation	45
3.2 Les réseaux de transport	48
3.3 Le développement économique	55
3.4 La qualité de l'aménagement urbain du Centre	57
3.5 L'environnement	58
4. Les projets majeurs	63
Partie II. Les indicateurs de suivi et le tableau de bord	67
Indicateur 1 : La population	69
Indicateur 2 : Les nouveaux logements	71
Indicateur 3 : Les nouveaux logements abordables	74
Indicateur 4 : Les logements locatifs privés	76
Indicateur 5 : Les emplois	78
Indicateur 6 : Les déplacements en transport collectif	80
Indicateur 7 : L'offre de transport collectif	82
Indicateur 8 : Les automobiles et les camions légers	85
Indicateur 9 : Les voies cyclables	87
Indicateur 10 : Le transport des marchandises	89
Tableau de bord	91
Conclusion	95
Organismes et abréviations	96
Table des matières	99

Bilan
2007 - 2009

Mise en œuvre
du Plan d'urbanisme
de Montréal

Août 2009



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