

MODIFICATIONS AU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

CONCORDANCE AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL
ET AUTRES MODIFICATIONS

EXTRAITS DU PLAN D'URBANISME INDIQUANT LES MODIFICATIONS
PROPOSÉES
(Pièce jointe au sommaire décisionnel 1151013002)

Service de la mise en valeur du territoire
Direction de l'urbanisme
Division de la planification urbaine

17 juillet 2015

INTRODUCTION

La structure du document

Le Plan d'urbanisme est composé de trois parties. La première présente le contenu qui concerne l'ensemble du territoire montréalais. La deuxième contient des éléments spécifiques à chacun des 19 arrondissements. Le document complémentaire constitue la troisième partie.

La partie I

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme présente la vision encadrant les sept orientations d'aménagement. Le deuxième chapitre présente le détail de celles-ci qui se déclinent en objectifs d'aménagement eux-mêmes concrétisés par des actions. Le troisième chapitre porte sur la mise en œuvre du Plan, soit le suivi de la mise en œuvre, les paramètres réglementaires, la stratégie municipale d'investissement et les partenaires. Enfin, le quatrième chapitre traite des secteurs qui feront l'objet d'une planification détaillée subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme.

La partie II

La deuxième partie du Plan présente, pour chacun des 19 arrondissements :

- la synthèse des orientations pan-montréalaises;
- un agrandissement de la carte d'affectation du sol;
- un agrandissement de la carte des densités de construction;
- un agrandissement de la carte des parcs et des espaces verts;
- un agrandissement de la carte du patrimoine bâti;
- la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial de l'arrondissement.

Le Plan d'urbanisme pourra être modifié à l'initiative d'un arrondissement pour y insérer les éléments suivants :

- les orientations d'aménagement et de développement spécifiques à l'arrondissement en fonction des enjeux locaux;
- le traitement des secteurs locaux de planification détaillée;
- les paramètres réglementaires spécifiques à l'arrondissement;
- le plan d'action local.

La partie III

Le document complémentaire du Plan d'urbanisme est présenté dans la troisième partie. Il détermine des règles et des critères encadrant les règlements d'urbanisme des arrondissements et découlent des parties I et II du Plan.

Il importe d'abord de reconnaître la qualité des acquis et de veiller à leur maintien. En effet, la majeure portion du territoire de Montréal est composée de secteurs établis pour lesquels la Ville prévoit essentiellement la consolidation des caractéristiques existantes, tant sur le plan des activités autorisées que de la forme urbaine (**voir carte 1.1**).

Chapitre 1 : le parti d'aménagement

~~Par ailleurs, des défis importants doivent être relevés en matière d'aménagement et de consolidation du territoire. Sur une superficie totale de 500 km², 26 km² sont encore vacants à Montréal. Quelque 11 km² de terrains vacants sont disséminés dans les secteurs établis. Les secteurs à construire, destinés à des fins d'habitation ou de lieux d'emplois, représentent également une superficie de 11 km². De plus, la Ville prévoit à terme des changements radicaux dans de nombreux secteurs à transformer, présentement largement sous utilisés, autant en ce qui concerne la forme que les activités urbaines; on y retrouve aussi des terrains vacants d'une superficie totale de 4 km².~~

« Par ailleurs, des défis importants doivent être relevés en matière d'aménagement et de consolidation du territoire. Sur une superficie totale de 365 km², les secteurs à construire représentent une superficie de sept km². De plus, la Ville prévoit à terme des changements radicaux dans de nombreux secteurs à transformer, largement sous-utilisés, autant en ce qui concerne la forme que les activités urbaines. Ces secteurs à transformer occupent une superficie de 19 km². »

Il s'agit en fait de soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même.

- Dans l'esprit du **Protocole de Kyoto**, le développement se fera de manière à accroître l'utilisation du **transport collectif** et des modes de transport actif. On vise ainsi la consolidation et une certaine densification de l'urbanisation, notamment à distance de marche des stations de métro et des gares de train de banlieue, dans le respect des caractéristiques de chaque milieu.
- Le Plan mise également sur une plus grande **diversité des activités** dans certains secteurs de la ville, afin de réduire les distances entre les lieux d'habitation, les commerces et les autres points de service ainsi que les lieux d'emplois en général, toujours dans le respect des caractéristiques de chaque milieu. Cela contribuera à rendre ceux-ci plus dynamiques et à accroître le sentiment d'appartenance des résidents.
- Cela se traduira notamment par l'importance accordée au **développement optimal du Centre** de Montréal. Il s'agit en effet du secteur le mieux desservi en transport collectif, qui est déjà diversifié et dense, mais qui présente encore un potentiel important, notamment avec les quelque 60 hectares de terrains vacants qu'on y trouve et les nombreux immeubles pouvant être recyclés à de nouvelles fonctions.
- Les **milieux de vie résidentiels** de Montréal présentent de façon générale une qualité et une diversité indéniables. Le Plan entend favoriser l'épanouissement des caractéristiques de chacun tout en prévoyant des interventions plus marquées où cela est requis.
- Les secteurs de Montréal où se concentrent les emplois se caractérisent aussi par une grande diversité qui reflète celle de l'économie montréalaise. La Ville entend maintenir cet atout en favorisant le réinvestissement public et privé dans les **secteurs à vocation économique** en mutation, notamment ceux situés à proximité de secteurs denses et bien desservis en transport collectif.
- Le Plan entend également valoriser la **géographie exceptionnelle** de Montréal. En effet, la ville est construite sur des îles situées au milieu d'un fleuve majestueux, la plus grande de

celles-ci étant ponctuée par le mont Royal. Ce dernier est éminemment marquant dans le plat paysage environnant et la municipalité en tire d'ailleurs son nom.

- De plus, le Plan prévoit préserver et mettre en valeur les **écoterritoires** que constituent les milieux naturels d'intérêt, notamment boisés, en favorisant leur intégration au développement urbain.
- L'architecture montréalaise se caractérise par une grande variété de bâtiments, considérée comme un **patrimoine** à maintenir et à développer. Néanmoins, les multiples secteurs homogènes existants contribuent à cette richesse. Le Plan d'urbanisme entend préserver leurs caractéristiques distinctives en plus d'encourager en général l'excellence en matière d'architecture. Un aménagement cohérent des lieux publics assurera aussi le confort et la sécurité des **piétons**, en toute saison. Cette préoccupation souligne la nécessité de tirer profit de la dimension unique que l'hiver ajoute au paysage montréalais.
- Le Plan d'urbanisme traduit la volonté de la Ville d'assurer un **environnement urbain plus sain** et une gestion optimale des ressources. Il favorise les modes de transport alternatifs à l'automobile et soutient la réhabilitation des sites contaminés. Le Plan prévoit des mesures d'atténuation des nuisances dans les milieux de vie résidentiels et de réduction de l'effet des îlots de chaleur.
- ~~Le Plan d'urbanisme prévoit enfin le maintien de la zone agricole permanente située dans la partie ouest de l'île Bizard et à Senneville, qui a une superficie de 20,6 km². Il s'agit à la fois de préserver les caractéristiques inhérentes à ces milieux et de concentrer le développement dans les secteurs déjà desservis et plus facilement accessibles en transport collectif, toujours dans l'esprit du développement durable.~~
- « Le Plan d'urbanisme prévoit enfin le maintien de la zone agricole permanente située dans la partie ouest de l'île Bizard et de Pierrefonds-Roxboro. Il s'agit de protéger et mettre en valeur la zone et les activités agricoles en misant sur la multifonctionnalité de l'agriculture ».

Chapitre 2

Orientation 2.1

La qualité des milieux de vie constitue l'un des attributs fondamentaux de Montréal. En effet, ses 27 19 arrondissements se caractérisent par une qualité de vie peu commune pour une grande métropole. Aussi la Ville a-t-elle établi une série d'objectifs et d'actions qui permettront de soutenir des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets.

À cet égard, il s'avère nécessaire d'agir de façon intégrée sur l'ensemble des composantes des milieux de vie. Un milieu résidentiel doit non seulement comporter des logements variés, de qualité et en quantité suffisante pour répondre aux diverses catégories de ménages, mais aussi une gamme de services et d'équipements collectifs tels que des commerces, des écoles, des bibliothèques, des équipements sportifs et de loisirs et des espaces verts. Le milieu résidentiel doit également être bien desservi en transport collectif et jouir d'un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois. Enfin, le milieu résidentiel doit offrir un environnement sain et sécuritaire.

Orientation 2.2

LE PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

La Ville a entrepris l'élaboration d'un Plan de transport et prévoit l'adopter en décembre 2005. Le Plan de transport soutiendra les orientations du Plan d'urbanisme, notamment en ce qui a trait au transport collectif comme mode privilégié et au développement de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises.

Le Plan de transport inclura le Plan d'action vélo, le Plan de camionnage et la Politique de stationnement. À cet égard, le Plan de transport quantifiera la réduction visée de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre. De concert avec la STM, il établira un objectif chiffré d'augmentation de la part de marché du transport collectif. Il importe de préciser qu'un nouveau cadre financier devra être défini afin de permettre les investissements nécessaires liés à l'atteinte de cet objectif.

« La Ville a adopté un Plan de transport qui soutient les orientations du Plan d'urbanisme, notamment en ce qui a trait au transport collectif comme mode privilégié et au développement de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises. »

À cet égard, le Plan de transport quantifie la réduction visée de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre. De concert avec la STM, il établit un objectif chiffré d'augmentation de la part de marché du transport collectif. »

Action 3.1

Moyens de mise en œuvre

Les interventions sur les réseaux de transport collectif, à confirmer par des études approfondies, reposent sur une série de justifications urbanistiques et se résument comme suit (voir carte 2.2.1) :

Interventions proposées au réseau du métro

En raison du rôle structurant du métro en ce qui a trait à l'intensification et à la densification des activités, de la présence de milieux résidentiels et d'emplois denses ainsi que de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Galeries d'Anjou-Jean-Talon Est, Havre, Laurentien-Lachapelle), la Ville préconise les interventions suivantes :

- Prolonger la ligne 5 à partir de la station Saint Michel vers l'arrondissement d'Anjou et aménager une station à l'angle du boulevard Des Galeries d'Anjou et de la rue Bélanger (à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport).
- Prolonger la ligne 2 à partir de la station Côte Vertu jusqu'à la gare de train de banlieue Bois-Franc.
- Réaménager l'accès au Vieux Montréal à partir de la station de métro Champ de Mars (projet étudié par la Ville de Montréal).

Interventions proposées aux lignes de train de banlieue

Afin d'accroître l'usage de ces infrastructures de transport collectif par les Montréalais, en raison de la facilité d'implantation et des investissements relativement peu élevés, compte tenu de la présence de secteurs offrant un potentiel de développement et de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (L'Acadie-Chabanel, L'Anse-à-l'Orme, Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest), la Ville préconise ces interventions :

- Mettre en place une nouvelle ligne de train de banlieue reliant Repentigny au Centre de Montréal en desservant les arrondissements de Rivière des Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est, d'Anjou, de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, d'Ahuntsic-Cartierville et de Saint-Laurent (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport).
- Aménager de nouvelles gares le long de la ligne Blainville : dans le secteur L'Acadie-Chabanel de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville; à l'angle du chemin De-La-Côte-des-Neiges et de la rue Jean-Talon-Ouest ainsi que dans le secteur de la station de métro Namur, arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce; dans le secteur du centre commercial Côte-Saint-Luc, arrondissement de Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest.
- Aménager le long de la ligne Deux-Montagnes une nouvelle gare dans le secteur des Rapides-du-Cheval-Blanc de l'arrondissement de Pierrefonds-Senneville.
- Réaménager les accès de la gare Baie-d'Urfé de la ligne Rigaud, de l'arrondissement de Beaconsfield-Baie-d'Urfé.
- Réaménager la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Blainville, de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville considérant le potentiel de mise en valeur du secteur.
- Réaménager la gare LaSalle de la ligne Delson à la suite de son déplacement d'environ 500 mètres vers le nord de l'arrondissement de LaSalle, à l'intérieur d'un secteur résidentiel ayant un potentiel de mise en valeur.

Intervention proposée entre le Centre et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Compte tenu de l'importance de relier grâce à un mode de transport collectif rapide et efficace le Centre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, en raison du potentiel de développement qu'offrent les abords de l'aéroport et de secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (Abords de l'aéroport, Centre des affaires), la Ville favorise l'intervention suivante :

- Implanter une navette ferroviaire reliant le Centre de Montréal à l'aéroport à partir de la Gare centrale.

Intervention proposée entre la Rive-Sud et le Centre de Montréal

Un projet de liaison entre le Centre de Montréal et la Rive-Sud, du type système léger sur rail (SLR), est présentement étudié par l'Agence métropolitaine de transport. Au terme de cette étude, ce projet sera évalué par la Ville.

Le Plan reconnaît la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive Sud et Montréal, notamment en raison du potentiel de mise en valeur du secteur du Havre. Parmi les options possibles, la Ville identifie la suivante :

- Améliorer la desserte en transport collectif depuis la Rive Sud par le train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou par l'implantation d'une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.

Intervention proposée dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René Lévesque

En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, du potentiel de mise en valeur du territoire et de revitalisation de l'avenue Du Parc, du démantèlement de l'échangeur situé au croisement des avenues Du Parc et Des Pins réaménagé en carrefour, de la présence des secteurs de planification détaillée (L'Acadie Chabanel, Abords des voies du CP, Quartier des spectacles, Centre des affaires), le Plan identifie l'implantation harmonieuse d'un système léger sur rail le long des axes suivants :

- Depuis la rue De La Montagne dans l'axe du boulevard René Lévesque et dans l'axe de l'avenue Du Parc jusqu'à la rue Jean Talon Ouest (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport) et se prolongeant éventuellement vers le secteur L'Acadie Chabanel.

La Ville préconise aussi la réalisation d'études complémentaires relatives à l'implantation d'autres modes de transport collectif performants dans ces axes. L'axe de l'avenue Du Parc constitue un corridor majeur de transport collectif, qui assure 45 000 déplacements par jour.

Interventions proposées le long de corridors routiers et ferroviaires

- Afin d'accroître la desserte de secteurs résidentiels et d'emplois et d'améliorer l'accès aux réseaux structurants de transport collectif, notamment du métro et du train de banlieue, et en raison de la présence de secteurs de planification détaillée (Bourget Forget, corridor Louis H. Lafontaine, Décarie Cavendish Jean Talon Ouest, L'Anse à l'Orme, Notre Dame Est), la Ville favorise l'intervention suivante :
- Instaurer des mesures préférentielles au transport collectif telles que des voies réservées intégrant la circulation des taxis, des feux de préemption et une signalisation appropriée le long des axes suivants (voir carte 2.2.1) :
 - corridor de l'autoroute 25 (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
 - rue Beaubien Est (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
 - boulevard Cavendish;
 - boulevard De La Côte Vertu et rue Sauvé;
 - boulevard De Pierrefonds;
 - boulevard Des Sources;
 - emprise ferroviaire Doney;
 - boulevard Henri Bourassa Ouest;
 - boulevard Jacques Bizard et son prolongement;
 - boulevard Lacordaire;
 - boulevard Maurice Duplessis;
 - rue Notre Dame Est, de l'avenue Papineau jusqu'à l'autoroute 25 par l'avenue Souigny (projet étudié par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal);
 - rue Notre Dame Est, depuis la rue Dickson jusqu'à l'extrémité est de l'île;
 - avenue Papineau;
 - boulevard Pie IX;

- boulevard Rodolphe-Forget;
- boulevard Rosemont (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
- boulevard Saint-Charles;
- boulevard Saint-Jean;
- boulevard Saint-Michel (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
- rue Sherbrooke.

Interventions possibles

En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, compte tenu de la présence de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Bourget-Forget, Angrignon, mont Royal, Havre de Montréal, canal de Lachine, Lachine Est, Centre des affaires) et en raison du potentiel de développement récréotouristique, la Ville identifie de nouveaux corridors de transport collectif possibles desservis par le métro, par des systèmes légers sur rails et par des tramways modernes. Ces nouveaux corridors sont :

- à partir de la future station de métro aménagée à l'angle du boulevard Des Galeries d'Anjou et de la rue Bélanger vers la future avenue Bourget;
- à partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine;
- à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine en longeant le canal du même nom;
- du Quartier des spectacles vers le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

Des études approfondies viendront préciser le mode de transport ainsi que le tracé le plus approprié.

« Les interventions sur les réseaux de transport collectif, à confirmer par des études approfondies, reposent sur une série de justifications urbanistiques et se résument comme suit (voir carte 2.2.1) :

Interventions proposées au réseau du métro

En raison du rôle structurant du métro en ce qui a trait à l'intensification et à la densification des activités, de la présence de milieux résidentiels et d'emplois denses ainsi que de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Galeries - d'Anjou-Jean-Talon Est, Havre, Laurentien-Lachapelle), la Ville préconise les interventions suivantes :

- Prolonger la ligne 5 à partir de la station Saint-Michel vers l'arrondissement d'Anjou et aménager cinq stations dont une à l'angle du boulevard Des Galeries d'Anjou et de la rue Bélanger (à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport).
- Prolonger la ligne 2 de trois stations de métro à partir de la station Côte-Vertu.
- Réaménager l'accès au Vieux-Montréal à partir de la station de métro Champ-de-Mars et recouvrir l'autoroute-Ville-Marie, entre les rues Hôtel-de-Ville et Sanguinet (projet étudié par la Ville de Montréal).

Interventions proposées aux lignes de train de banlieue

Afin d'accroître l'usage de ces infrastructures de transport collectif par les Montréalais, en raison de la facilité d'implantation et des investissements relativement peu élevés, compte tenu de la présence de secteurs offrant un potentiel de développement et de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (L'Acadie-Chabanel, L'Anse-à-l'Orme, Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest), la Ville préconise les interventions suivantes :

- Réaménager la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Blainville de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville considérant le potentiel de mise en valeur du secteur.
- Réaménager la gare LaSalle de la ligne Delson à la suite de son déplacement d'environ 500 mètres vers le nord de l'arrondissement de LaSalle, à l'intérieur d'un secteur résidentiel ayant un potentiel de mise en valeur.

Intervention proposée entre le Centre et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Compte tenu de l'importance de relier grâce à un mode de transport collectif rapide et efficace le Centre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, en raison du potentiel de développement qu'offrent les abords de l'Aéroport et de secteurs faisant l'objet d'une planification stratégique, la Ville propose l'intervention suivante :

- Implanter de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi à partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport.

Intervention proposée entre la Rive-Sud et le Centre de Montréal

Un projet de liaison entre le Centre de Montréal et la Rive-Sud est présentement étudié. Au terme de cette étude, ce projet sera évalué par la Ville.

Le Plan reconnaît la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, notamment et en raison du potentiel de mise en valeur du secteur du Havre. La Ville propose :

- D'analyser la bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville, en évaluant différents modes de transport collectif : système léger sur rail, tram-train ou système rapide par bus.

Interventions proposées le long de corridors routiers et ferroviaires

Afin d'accroître la desserte de secteurs résidentiels et d'emplois et d'améliorer l'accès aux réseaux structurants de transport collectif, notamment du métro et du train de banlieue, et en raison de la présence de secteurs de planification détaillée (Bourget- Forget, corridor Louis-H.-La Fontaine, Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest, L'Anse-à-l'Orme, Notre-Dame Est), la Ville favorise l'intervention suivante :

- Instaurer des mesures préférentielles pour le transport collectif le long des axes suivants (voir carte 2.2.1) :
 - Boulevard Saint-Charles;
 - Boulevard de la Côte-Vertu;
 - Boulevard Thimens;
 - Boulevard Cavendish, à la suite du raccordement de ce boulevard;
 - Chemin Queen-Mary;
 - Rue Sherbrooke vers le centre-ville;
 - Rue Saint-Jacques;
 - Boulevard De La Vérendrye;

- Rue Wellington;
- Boulevard de l'Acadie;
- Boulevard Saint-Laurent;
- Rue Saint-Denis;
- Rue Saint-Hubert;
- Rue Fleury Est;
- Rue Jarry;
- Rue Bélanger;
- Avenue Papineau;
- Boulevard Lacordaire;
- Boulevard Langelier;
- Boulevard des Galeries-d'Anjou;
- Boulevard Louis-H.-La Fontaine;
- Rue Sherbrooke Est (STM);
- Rue Hochelaga;
- Rue Notre-Dame Est;
- Boulevard Maurice-Duplessis;
- Autoroute 13;
- Boulevard Henri-Bourassa;
- Autoroute Bonaventure;
- Autoroute 40 Est;
- Rue Sherbrooke Est (AMT).

Interventions prévues au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

- Prolonger le système rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa.
- Prolonger le SRB dans l'axe de la rue Notre-Dame.

Interventions possibles

En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, compte tenu de la présence de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Bourget–Forget, Angrignon, mont Royal, Havre, canal de Lachine, Lachine Est, Centre des affaires) et en raison du potentiel de développement récréotouristique, la Ville identifie de nouveaux corridors de transport collectif possibles desservis par le métro et par des systèmes légers sur rails. Ces nouveaux corridors sont :

- À partir de la future station de métro aménagée à l'angle du boulevard Des Galeries-d'Anjou et de la rue Bélanger vers la future avenue Bourget.
- À partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine.
- À partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine en longeant le canal du même nom.
- Du Quartier des spectacles vers le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et le mont
- Royal.

Des études approfondies viendront préciser le mode de transport ainsi que le tracé le plus approprié».

Action 3.3

Moyens de mise en œuvre

Les interventions prévues sur les réseaux routiers, qui doivent être confirmées par des études approfondies, reposent sur une série de justifications urbanistiques :

Interventions projetées sur les liens routiers

En raison de son rôle structurant pour les activités économiques de Montréal et de manière à améliorer l'accès aux principaux secteurs d'emplois, à rehausser l'image du corridor routier par son intégration harmonieuse avec le cadre bâti adjacent, notamment avec la fonction résidentielle, le Plan identifie l'intervention suivante :

- Procéder à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine et y intégrer des aménagements favorables au transport collectif (intervention du ministère des Transports du Québec).

Considérant la présence de secteurs offrant un fort potentiel de mise en valeur à des fins résidentielles et d'emplois, notamment le secteur de planification détaillée Notre-Dame-Est, l'amélioration de la desserte du port de Montréal, la nécessité de rendre son utilisation plus sécuritaire tout en y intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville préconise l'intervention suivante :

- Aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame-Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souigny, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption depuis l'avenue Souigny jusqu'à la rue Notre-Dame-Est (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec et par la Ville de Montréal).

De manière à rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal, à requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux du secteur de planification détaillée Abords de l'aéroport, ainsi qu'à intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur Dorval (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).

Dans le cadre de la mise en valeur d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux des secteurs de planification détaillée Angrignon et Sites Glen et Turcot, la Ville préconise les interventions suivantes :

- Réaménager l'échangeur Turcot (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).

- Réaménager l'échangeur Angrignon (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

Afin de mettre en valeur des terrains offrant un potentiel de développement, d'intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied et d'améliorer la qualité des milieux traversés par un aménagement cohérent de la rue, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Démanteler et réaménager en carrefour l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc (intervention de la Ville de Montréal).
- Démanteler et réaménager le carrefour des chemins Remembrance et De La Côte des Neiges (intervention de la Ville de Montréal).

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, à revoir l'encadrement de la rue et à intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville préconise l'intervention suivante :

- Réaménager la rue Sherbrooke Est de l'avenue Georges V à l'avenue Marien et de la 40^e Avenue au Bout de l'île (intervention de la Ville de Montréal).

Afin d'améliorer la desserte et de mettre en valeur les secteurs d'emplois ayant un fort potentiel de développement (voir la planification détaillée du secteur de L'Anse à l'Orme) et d'améliorer l'accès à la gare Baie d'Urfé, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Réaménager l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan (intervention du ministère des Transports du Québec).
- Réaménager l'échangeur de l'autoroute 20 et du boulevard Morgan (intervention du ministère des Transports du Québec).
- Réaménager les voies de service de l'autoroute 40 dans l'ouest de l'île (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin de mettre en valeur et de désenclaver d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement et d'améliorer l'accessibilité à certains secteurs résidentiels, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Parachever le boulevard Maurice Duplessis, entre le boulevard De La Rivière Des Prairies et le boulevard Saint-Jean-Baptiste (intervention de la Ville de Montréal).
- Parachever le boulevard Marien, entre le boulevard Henri Bourassa Est et le boulevard Maurice Duplessis (intervention de la Ville de Montréal).
- Parachever le boulevard Langelier (intervention de la Ville de Montréal).
- Raccorder le boulevard Toupin au boulevard Cavendish (intervention de la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard Jacques Bizard, du chemin Sommers et à l'autoroute 40, incluant la construction d'un échangeur avec l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- Aménager un axe routier urbain intégrant des mesures favorables au transport collectif dans l'emprise de l'autoroute 440, entre l'autoroute 40 et le boulevard Gouin Ouest, incluant la

construction d'un échangeur avec l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

Afin d'offrir un meilleur accès à certains secteurs résidentiels et de mettre en valeur un secteur commercial, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur De Salaberry par l'ajout d'une entrée sur l'autoroute 15 vers le sud (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin d'améliorer la desserte et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (secteur L'Acadie Chabanel), le Plan identifie l'intervention suivante :

- Aménager une voie de service du côté est de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean Pratt (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin de désenclaver un secteur pouvant être requalifié dans le secteur de planification détaillée Lachine Est, le Plan identifie cette intervention :

- Prolonger vers l'est la rue Victoria, dans l'arrondissement de Lachine.

Afin de mettre en valeur une partie du secteur de planification détaillée du Havre, d'intégrer des aménagements favorables au transport collectif, de parachever la voie de ceinture du réseau cyclable et de mettre en valeur cette entrée de ville principale, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au secteur adjacent et à mettre en valeur les terrains limitrophes (la Ville de Montréal évalue les avantages financiers et urbanistiques de mettre à niveau le tronçon de l'autoroute Bonaventure dont elle est propriétaire; le gouvernement fédéral devra valider le déplacement et le rabaissement de l'autoroute à l'intérieur du tronçon dont il est propriétaire, soit du pont Champlain au canal de Lachine).

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, afin d'améliorer l'accessibilité et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (chemin De La Côte de Liesse) et de façon à faciliter les échanges avec la 55^e avenue, l'autoroute 13, la montée de Liesse et les échangeurs Dorval et Décarie, la Ville prévoit :

- Examiner la possibilité de transformer l'autoroute De La Côte de Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Décarie à l'échangeur Dorval.

Interventions projetées dont le tracé reste à préciser

Afin de mettre en valeur et de désenclaver d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (Bourget Forget, Décarie Cavendish-Jean Talon Ouest et L'Anse à l'Orme) et d'intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif et à vélo, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Réaliser de nouveaux liens dans l'axe du boulevard Cavendish dans le secteur de l'Hippodrome et de la « Cité scientifique » (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

- Prolonger le boulevard Rodolphe Forget, du boulevard Henri-Bourassa Est à la rue Notre-Dame Est, incluant le réaménagement de l'échangeur dans l'axe de l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- Prolonger le boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan desservant la gare de train de banlieue Baie-d'Urfé et déterminer, lors de la planification détaillée, le tracé optimal de ce lien dans le respect des milieux naturels (intervention étudiée par la Ville de Montréal).

Intervention potentielle à l'étude

Le MTQ étudie un scénario de parachèvement de l'autoroute 25 vers Laval, qui comprendrait la construction d'un pont enjambant la rivière des Prairies et un corridor de transport collectif. La réalisation de cette intervention s'inscrit dans le cadre de la conclusion d'une entente de partenariat privé-public. Avant de se prononcer quant à cette intervention, plusieurs études devront être menées par le MTQ.

Lorsque la Ville de Montréal prendra connaissance des études, les résultats justifiant sa réalisation devront, entre autres, démontrer l'amélioration de la desserte de secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le désenclavement du secteur Est de l'Île, l'intégration d'aménagements propices au transport collectif et au vélo, la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, le long des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX et la protection et la mise en valeur des milieux naturels de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny.

D'autres interventions pourraient également être envisagées, notamment :

- Aménager un boulevard urbain dans l'axe du corridor Louis-H. La Fontaine, compris dans un secteur de planification détaillée, incluant la construction d'un pont à péage d'un gabarit comparable à ceux des ponts Lachapelle et Ahuntsic. Cette intervention intégrerait un corridor de transport collectif, comprenant l'aménagement d'un stationnement incitatif, situé en amont de la congestion, ainsi qu'un lien cyclable.

« Les interventions prévues sur les réseaux routiers, qui doivent être confirmées par des études approfondies, reposent sur une série de justifications urbanistiques :

Interventions projetées sur les liens routiers

En raison de son rôle structurant pour les activités économiques de Montréal et de manière à améliorer l'accès aux principaux secteurs d'emplois, à rehausser l'image du corridor routier par son intégration harmonieuse avec le cadre bâti adjacent, notamment avec la fonction résidentielle, le Plan identifie l'intervention suivante :

- Procéder à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine et y intégrer des aménagements favorables au transport collectif (intervention du ministère des Transports du Québec).

Considérant la présence de secteurs offrant un fort potentiel de mise en valeur à des fins résidentielles et d'emplois, notamment le secteur de planification détaillée Notre-Dame

Est, l'amélioration de la desserte du port de Montréal, la nécessité de rendre son utilisation plus sécuritaire tout en y intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville préconise les interventions suivantes :

- Aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souigny (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec et par la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard De L'Assomption depuis l'avenue Souigny jusqu'à la rue Notre-Dame Est (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec et par la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget) (intervention de la Ville de Montréal).
- Réaménager l'A-25 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

De manière à rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal, à requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux du secteur de planification détaillée Abords de l'aéroport, ainsi qu'à intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur Dorval (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).

Dans le cadre de la mise en valeur d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux des secteurs de planification détaillée Angrignon et Sites Glen et Turcot, la Ville préconise les interventions suivantes :

- Réaménager le complexe Turcot (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).
- Réaménager l'échangeur Saint-Pierre (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

Afin de mettre en valeur des terrains offrant un potentiel de développement, d'intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied et d'améliorer la qualité des milieux traversés par un aménagement cohérent de la rue, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Démanteler et réaménager le carrefour des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges (intervention de la Ville de Montréal).

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, à revoir l'encadrement de la rue et à intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transports collectifs, à vélo et à pied, la Ville préconise les interventions suivantes :

- Réaménager la rue Sherbrooke Est de la 40e Avenue au Bout-de-l'île (intervention de la Ville de Montréal).
- Réaménager l'avenue Papineau, au nord de l'A-40 (intervention de la Ville de Montréal).

Afin de mettre en valeur et de désenclaver d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement et d'améliorer l'accessibilité à certains secteurs résidentiels, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Parachever le boulevard Maurice-Duplessis, entre le boulevard De La Rivière-des-Prairies et le boulevard Saint-Jean-Baptiste (intervention de la Ville de Montréal).
- Parachever le boulevard Langelier (intervention de la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard Jacques-Bizard (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec) et construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard (intervention de la Ville de Montréal).
- Aménager un axe routier urbain intégrant des mesures favorables au transport collectif dans l'emprise de l'autoroute 440, entre l'autoroute 40 et le boulevard Gouin Ouest, incluant la construction d'un échangeur avec l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

Afin d'offrir un meilleur accès à certains secteurs résidentiels et de mettre en valeur un secteur commercial, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur De Salaberry par l'ajout d'une entrée sur l'autoroute 15 vers le sud (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin de mettre en valeur une partie du secteur de planification détaillée du Havre, d'intégrer des aménagements favorables au transport collectif, de parachever la voie de ceinture du réseau cyclable et de mettre en valeur cette entrée de ville principale, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Transformer le corridor de l'autoroute Bonaventure en axe de circulation d'échelle plus urbaine, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au secteur adjacent et à mettre en valeur les terrains limitrophes.

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, afin d'améliorer l'accessibilité et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (Chemin De La Côte-de-Liesse) et de façon à faciliter les échanges avec la 55e avenue, l'autoroute 13, la montée de Liesse et les échangeurs Dorval et Décarie, la Ville prévoit :

- En raison de son rôle stratégique, intervenir pour améliorer l'image générale de l'autoroute De La Côte-de-Liesse et désenclaver certains secteurs.

Interventions projetées dont le tracé reste à préciser

Afin de mettre en valeur et de désenclaver d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (Bourget-Forget, Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest et L'Anse-à-l'Orme) et d'intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif et à vélo, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Réaliser de nouveaux liens dans l'axe du boulevard Cavendish dans le secteur de l'Hippodrome et de la « Cité scientifique » (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

- Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget, du boulevard Henri-Bourassa Est à la rue Notre-Dame Est, incluant le réaménagement de l'échangeur dans l'axe de l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- Prolonger le boulevard De Pierrefonds. ».

Action 4.1

Moyens de mise en œuvre

Soutenir les principales interventions proposées relatives au transport des marchandises (voir carte 2.2.3):

- réfection et optimisation de l'autoroute Métropolitaine;
- aménagement d'un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame-Est;
- réaménagement des échangeurs Dorval et Turcot;
- réaménagement des voies de service de l'autoroute 40, incluant le
- réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan;
- réaménagement du chemin De La Côte de Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Dorval à l'échangeur Décarie;
- parachèvement de l'avenue Marien et du boulevard Maurice-Duplessis;
- ajout d'une voie de service de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt;
- prolongement du boulevard Cavendish (tracé à préciser);
- prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (tracé à préciser);
- prolongement à l'étude de l'autoroute 25 ou aménagement d'un boulevard urbain dans l'axe du corridor Louis-H. La-Fontaine.
- Étudier la possibilité de mettre en place des mesures préférentielles à la circulation des camions le long de certains axes autoroutiers.
- Exiger une étude de circulation identifiant les impacts ainsi que les solutions permettant de préserver la qualité de l'accès aux secteurs d'emplois.
- Améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises par l'élaboration d'un Plan de camionnage qui s'inscrira dans le Plan de transport de la Ville.
- Éviter les entraves à la circulation et assurer la sécurité des usagers de la route, en définissant de nouvelles normes relatives aux aires de manoeuvre des camions, offrant les dégagements appropriés aux mouvements hors rue, s'appliquant aux futurs secteurs industriels.
- Étudier la possibilité d'implanter à long terme des centres intermodaux des marchandises, tels les triages, à l'extérieur de l'île de Montréal et de développer à d'autres fins les terrains ainsi libérés.
- Favoriser l'intermodalité entre divers modes de transport des marchandises.

« Soutenir les principales interventions proposées relatives au transport des marchandises (voir carte 2.2.3):

- Réfection et optimisation de l'autoroute Métropolitaine.
- Modernisation du corridor de la rue Notre-Dame Est.
- Réaménagement du complexe Turcot et des échangeurs Dorval et Saint-Pierre.
- Réaménagement des voies de service de l'autoroute 40.

- Prolongement du boulevard Cavendish (tracé à préciser).
- Prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (tracé à préciser). ».

Orientation 2.5

L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL DU MONT ROYAL

LE SITE PATRIMONIAL DU MONT-ROYAL

L'attribution En 2005, l'attribution par le gouvernement du Québec d'un double statut d'arrondissement historique et naturel au mont Royal constitue une première au Québec. Ce statut juridique national confirme l'importance symbolique et historique de la montagne dans la mémoire collective de Montréal, mais aussi du Québec. Ce statut reconnaît aussi les efforts de sauvegarde et de mise en valeur consentis par les Montréalais depuis plusieurs décennies et ouvre la voie à une protection renouvelée du patrimoine historique, paysager et naturel du mont Royal.

Certaines parties du mont Royal sont aménagées en parc et relèvent du domaine public, alors que d'autres sont occupées par des cimetières, des institutions de haut niveau (universités, hôpitaux et lieu de pèlerinage) ou des secteurs résidentiels. En vertu des dispositions de la ~~Loi sur les biens culturels du Québec~~ Loi sur le patrimoine culturel, toute subdivision ou tout morcellement de terrain, toute modification à l'aménagement, à l'implantation, à la destination ou à l'usage d'un immeuble, toute modification à son apparence extérieure ou démolition partielle ou totale, ainsi que toute signalisation, tout affichage et toute nouvelle construction requièrent l'autorisation du ministre de la Culture et des Communications du Québec.

Action 11.1

La présence verdoyante du mont Royal, figure emblématique de Montréal, s'inscrit au cœur de l'histoire, du territoire et de la personnalité de la ville. Au-delà des limites de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal du site patrimonial du Mont-Royal, l'ensemble formé par les

différentes caractéristiques géomorphologiques de la montagne, ses trois sommets (respectivement localisés dans les arrondissements de Westmount, d'Outremont et de Ville-Marie), ses institutions et ses secteurs limitrophes représente un patrimoine collectif qui doit être préservé et mis en valeur.

Avec le massif des bâtiments du Centre des affaires, la montagne constitue le point de repère dominant de l'agglomération montréalaise. Sa prédominance sur la ville permet le dégagement de nombreuses perspectives sur le fleuve et le milieu urbain environnant. La montagne est également perceptible à travers les percées visuelles et les panoramas offerts en divers points de la ville, dont plusieurs lieux publics accueillant un fort niveau de fréquentation (belvédères, parcs, places publiques et rues commerçantes).

Le mont Royal est aussi un espace vert dont la valeur paysagère, écologique, récréative et touristique est inestimable pour Montréal. Lieu privilégié de contact avec la nature, la montagne s'avère toutefois difficile d'accès pour les piétons et les cyclistes, malgré sa grande proximité des milieux de vie et du Centre.

L'ensemble des relations, tant visuelles que physiques, qui s'établissent entre la montagne, le Centre des affaires, le milieu urbain et les cours d'eau environnants contribue donc aussi à la richesse unique de l'expérience urbaine montréalaise.

Action 11.4

Montréal est encore riche de paysages agricoles, derniers vestiges de cette activité sur le territoire. Ces paysages confèrent un caractère champêtre à la partie ouest de l'arrondissement de ~~Pierrefonds-Senneville~~ et à certaines portions de l'arrondissement de ~~L'Île Bizard-Sainte-Geneviève-Sainte-Anne-de-Bellevue~~ ~~Pierrefonds-Roxboro~~ et à certaines portions du territoire de l'arrondissement de ~~L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève~~. La zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec représente près de ~~2 000~~ 1150 hectares de terrains, soit ~~4%~~ 3 de l'ensemble du territoire montréalais. La Ville de Montréal entend maintenir la zone agricole permanente dans ses limites actuelles.

Une portion importante de la zone agricole de l'agglomération de Montréal est occupée par le parc agricole du Bois-de-la-Roche, l'Arboretum Morgan, l'écomusée de la Vallée du Saint-Laurent, la ferme expérimentale du Campus MacDonald de l'Université McGill, par une partie du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme ainsi que par des golfs. Ces lieux forment un pôle éco-agro-récréotouristique d'importance.

Les activités liées à l'agriculture demeurent toutefois marginalisées, en raison du manque de dynamisme du milieu agricole : terres en location, absence de relève agricole, manque d'investissements, etc. La Ville prévoit donc créer un cadre propice au développement des activités et des exploitations agricoles, favoriser une agriculture biologique et contrôler les usages non agricoles, en conformité avec les orientations du gouvernement québécois en matière de protection du territoire et des activités agricoles.

Moyens de mise en œuvre

- Maintenir les limites actuelles de la zone agricole permanente sur le territoire de Montréal, tel qu'illustré à la carte 2.5.1.
- Planifier les secteurs à construire limitrophes de la zone agricole permanente (voir carte 1.1) de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des exploitations agricoles et des milieux de vie projetés.

- Réaliser une étude pour caractériser la zone agricole du territoire montréalais et en préciser le potentiel.
- Mettre en valeur le pôle éco-agro-récréotouristique, notamment par l'établissement de conditions propices à la découverte des paysages champêtres et par le soutien aux initiatives locales de sensibilisation, de mise en valeur et d'interprétation du patrimoine agricole.
- Aménager le parc agricole du Bois-de-la-Roche.
- Élaborer un plan stratégique de mise en valeur des activités agricoles, en collaboration avec le Comité consultatif agricole, la Communauté métropolitaine de Montréal et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.

Action 11.6

On accède au territoire montréalais par 45 16 ponts routiers et six ponts ferroviaires. Ce passage obligé fournit l'occasion d'affirmer la personnalité de Montréal par un traitement approprié des entrées de ville. Aussi le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance d'aménager de manière distinctive l'ensemble des entrées de ville en tenant compte des préoccupations suivantes :

- la qualité du traitement des bâtiments situés aux abords des entrées de ville et l'intégration des enseignes commerciales;
- la visibilité des panoramas à partir du tablier des ponts et l'intégration des panneaux réclames dans le paysage urbain;
- la mise en valeur du couvert végétal et des berges;
- la mise en lumière des ouvrages d'art (ponts et autres structures);
- l'intégration de la signalisation et des infrastructures routières au milieu urbain.

Il importe également de soigner les entrées de ville autres que les ponts qui accueillent une large part des visiteurs étrangers à Montréal : l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, la Gare centrale et le Port.

Certaines entrées de ville caractérisées par des enjeux spécifiques de réaménagement ou de mise en valeur feront l'objet d'une planification détaillée dont les balises sont présentées au chapitre 4.

Moyens de mise en œuvre

- Soigner l'aménagement des entrées de ville du territoire dans le cadre des interventions sur le domaine public.
- Mettre en place les mesures de contrôle réglementaire appropriées pour assurer aux entrées de ville une image d'ensemble de qualité répondant aux préoccupations précédemment énoncées.
- Concevoir et mettre en œuvre une opération de mise en valeur et de réaménagement des entrées de ville en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et la Société des ponts fédéraux.

Action 12.1

Moyens de mise en œuvre

- Appuyer le travail des comités consultatifs d'urbanisme et recourir au ~~Comité d'architecture et d'urbanisme~~ Comité Jacques-Viger pour la révision de certains projets susceptibles de marquer de façon significative le paysage montréalais, tels que les grands projets publics et privés, notamment au Centre (voir objectif 7).
- Doter la Ville de mécanismes permettant d'assurer une production architecturale de qualité, notamment quant aux interventions municipales sur le cadre bâti : lignes directrices en design urbain, politique de concours d'architecture, prix d'excellence, etc.
- Assurer la performance écologique et l'intégration des normes d'efficacité énergétique à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des bâtiments municipaux et à tout projet immobilier réalisé en partenariat avec la Ville.
- Élaborer et mettre en œuvre des mesures incitatives visant l'intégration de normes d'efficacité énergétique et l'application de techniques novatrices en matière d'architecture écologique tels l'aménagement de toits verts pour la construction neuve et la rénovation des bâtiments existants.
- Appliquer un contrôle réglementaire assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et de grandes surfaces et visant à en contrôler la qualité architecturale et l'insertion urbaine.
- Encadrer l'insertion des nouvelles constructions dans les milieux établis par les outils réglementaires appropriés, en tenant compte des caractéristiques dominantes du cadre bâti existant, par exemple :
 - l'alignement de construction, le mode d'implantation et les marges latérales;
 - la typologie et le niveau des accès au bâtiment;
 - les proportions et la position des ouvertures (portes et fenêtres);
 - les éléments architectoniques ou volumétriques typiques, tels les matériaux de revêtement, les balcons, les corniches, les escaliers, la forme des toits et la modulation des façades.

Action 14.2

Les corridors de transport collectif jouent un rôle structurant dans la ville, tant par leur présence physique et leur potentiel attractif que par l'animation urbaine générée par leur fréquentation.

L'intégration au tissu urbain des infrastructures de transport collectif existantes et projetées constitue une préoccupation importante pour la Ville, particulièrement lorsque ces infrastructures sont localisées dans des milieux déjà urbanisés, présentant un intérêt patrimonial ou un fort potentiel de consolidation ou de construction. ~~À ce titre, mentionnons notamment l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) à l'étude dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque Ouest (voir objectif 3).~~

Le Plan vise aussi à améliorer la perception et l'image du transport collectif de manière à favoriser son utilisation. Ainsi, l'aménagement du domaine public aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des stations intermodales doit faire l'objet d'une attention particulière, notamment les aires d'attente, pour faciliter l'accès et créer un environnement sécuritaire, agréable à fréquenter et répondant aux besoins de tous les groupes d'utilisateurs.

Moyens de mise en œuvre

- Assurer, en collaboration avec les intervenants concernés, une planification intégrée des projets d'infrastructures de transport collectif tenant compte de leur impact sur le milieu urbain environnant, notamment leur contribution au caractère et à la vitalité des milieux traversés.
- Concevoir et aménager le domaine public aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des gares intermodales en respectant les principes d'aménagement énoncés.

Orientation 2.6

Objectif 15

La valeur, la richesse et la diversité du patrimoine montréalais sont aujourd'hui largement reconnues et la conservation de ses composantes peut s'appuyer sur de solides acquis. La ville recèle un nombre important d'immeubles et de secteurs qui bénéficient d'une protection ou d'une reconnaissance des gouvernements québécois ou canadien. En plus de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal du site patrimonial de Montréal et de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal du site patrimonial du Mont-Royal, Montréal compte aussi sept sites du patrimoine patrimoniaux.

En matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal le site patrimonial de Montréal fait déjà figure de modèle, tant pour les mesures encadrant son développement que pour la qualité des interventions de rénovation du bâti ancien, d'intégration de bâtiments contemporains et d'aménagement du domaine public.

Le Plan d'urbanisme confirme la valeur de ces différentes composantes du patrimoine de même que la pertinence des mesures de protection qui y sont déjà associées.

Le patrimoine montréalais ne se limite pas aux éléments anciens présentant une valeur exceptionnelle ou un caractère monumental. Il comprend également des immeubles et des secteurs d'intérêt de production plus récente, relevant du patrimoine moderne ou industriel, qui témoignent du caractère et de l'histoire spécifiques des arrondissements, de même que des éléments ponctuels tels que les œuvres d'art sur les domaines public et privé. D'une part, la Ville de Montréal compte assurer la conservation de l'ensemble de ces ressources patrimoniales en vue de préserver leur intégrité. D'autre part, elle compte également assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions, des rénovations et des interventions d'aménagement au sein des secteurs de valeur patrimoniale.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme confirme la volonté municipale de poursuivre les efforts de sensibilisation du public et des autres intervenants à la richesse et au potentiel que représente le

patrimoine montréalais. Ainsi, une plus grande sensibilisation de la population et des acteurs du développement urbain, qu'ils soient intervenants municipaux, propriétaires, promoteurs immobiliers ou spécialistes de la construction, constitue un gage d'interventions plus sensibles à l'égard du patrimoine. De même, une connaissance accrue de l'histoire de la ville, des arrondissements ou même des bâtiments mène à une plus grande appréciation du patrimoine et, ce faisant, contribue à renforcer le sentiment d'appartenance des Montréalais.

Il importe également de préciser que les mesures de protection et de mise en valeur préconisées par le Plan d'urbanisme seront appuyées par la Politique du patrimoine et les interventions du Conseil du patrimoine. De même, il importe de souligner le rôle des comités consultatifs d'urbanisme et du ~~Comité d'architecture et d'urbanisme~~ **Comité Jacques-Viger** en matière de contrôle de la qualité architecturale des projets, particulièrement dans les secteurs de valeur patrimoniale.

~~LES SITES DU PATRIMOINE~~ **LES SITES PATRIMONIAUX**

En vertu de la ~~Loi sur les biens culturels du Québec~~ **Loi sur le patrimoine culturel**, la constitution d'un ~~site du patrimoine~~ **site patrimonial** représente une mesure de protection spécifique dont dispose la Ville de Montréal pour assurer la préservation et la mise en valeur de tout paysage architectural présentant un intérêt d'ordre esthétique ou historique. La Ville a jusqu'à présent procédé à la création de sept ~~sites du patrimoine~~ **sites patrimoniaux** et entend réaliser des études visant à déterminer la pertinence d'en constituer de nouveaux, notamment pour les sites potentiels illustrés ci-dessous.

~~LES SITES DU PATRIMOINE~~ **SITES PATRIMONIAUX** EXISTANTS :

- A. le monastère des Pères de Sainte-Croix
- B. l'ancien village du Sault-au-Récollet
- C. l'ancien village de Rivière-des-Prairies
- D. l'église Saint-Esprit de Rosemont
- E. l'église Saint-Jean-Baptiste
- F. le mont Royal
- G. la Côte Saint-Paul

~~LES SITES DU PATRIMOINE~~ **SITES PATRIMONIAUX** PONTENTIELS :

- 1. le noyau villageois de Sainte-Anne-de-Bellevue
- 2. le site The Grove de Beaconsfield
- 3. le Vieux Village de Pointe-Claire
- 4. le noyau institutionnel du Vieux-Lachine
- 5. le canal de Lachine
- 6. le square Georges-Étienne-Cartier
- 7. le square Saint-Henri
- 8. les églises St. Gabriel's et Saint-Charles
- 9. le square Dorchester et la Place du Canada
- 10. le square Phillips
- 11. l'île Sainte-Hélène
- 12. le square Saint-Louis
- 13. le secteur Saint-Enfant-Jésus-du-Mile-End
- 14. le parc Lafontaine
- 15. le marché Maisonneuve
- 16. le Jardin botanique
- 17. le Vieux-Pointe-aux-Trembles
- 18. l'ensemble institutionnel du Vieux-Saint-Laurent
- 19. le village de Senneville

Action 15.1

Moyens de mise en œuvre

- Constituer de nouveaux sites du patrimoine.
- Protéger les secteurs de valeur exceptionnelle illustrés à la carte 2.6.1 par un contrôle serré des travaux de construction, de rénovation et de démolition. Selon les caractéristiques des secteurs, des règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) devront considérer par exemple :
 - le parcellaire;
 - la volumétrie des bâtiments;
 - le traitement des façades visibles de la voie publique;
 - l'aménagement du terrain.

Selon le contexte, certaines caractéristiques de ces secteurs pourront être traitées par des normes plutôt que par des critères.

- Protéger les secteurs de valeur intéressante illustrés à la carte 2.6.1 par l'application, selon les secteurs, de normes relatives au parcellaire, à la volumétrie des bâtiments et à l'aménagement des terrains, de même qu'à toute caractéristique architecturale pertinente (par exemple la forme et les dimensions des ouvertures, les saillies, la composition des façades).
- Favoriser la sensibilisation de la population à l'égard de l'intérêt patrimonial des ensembles urbains d'intérêt identifiés à la carte 2.6.1.
- Favoriser la prise en compte du patrimoine industriel par la documentation des ensembles industriels d'intérêt, en vue d'une évaluation de leur potentiel de préservation ou de mise en valeur.
- Réaliser Poursuive la mise en œuvre de la planification détaillée du mont Royal en vue d'assurer la conservation et la mise en valeur de son patrimoine bâti, institutionnel, naturel, paysager et archéologique (voir chapitre 4).
- Protéger les ensembles urbains d'intérêts et les ensembles industriels d'intérêt en fonction de leurs caractéristiques

Action 15.2

LES GRANDES PROPRIÉTÉS À CARACTÈRE INSTITUTIONNEL ET LES LIEUX DE CULTES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

L'évolution des grandes propriétés à caractère institutionnel, que sont notamment certains hôpitaux, certaines universités ou d'autres institutions d'enseignement, de même que les ensembles conventuels, constitue une préoccupation municipale d'importance au même titre que la préservation des lieux de cultes d'intérêt patrimonial.

La présence des grandes institutions et des communautés religieuses a largement contribué à l'évolution de la société et des milieux de vie montréalais. Les lieux de cultes et les grandes propriétés à caractère institutionnel marquent aussi le paysage urbain et comptent aujourd'hui parmi les monuments architecturaux et patrimoniaux les plus significatifs de Montréal.

On dénombre sur le territoire de Montréal environ 80 grandes propriétés à caractère institutionnel et plus de 400 lieux de culte présentant à divers degrés un intérêt patrimonial. La qualité architecturale des bâtiments et la présence d'espaces verts de qualité sur ces propriétés constituent des actifs qui doivent être préservés et mis en valeur.

* La Ville compte d'une part porter une attention particulière au changement d'usage de ces propriétés par une affectation du sol confirmant leur vocation institutionnelle (voir tableau et carte 3.1.1).

D'autre part, la Ville compte assurer le respect de l'intégrité des valeurs patrimoniales et du caractère d'ensemble des grandes propriétés à caractère institutionnel, illustrées à la carte 2.6.1, et des lieux de culte, identifiés dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la partie II du Plan d'urbanisme et mentionnés dans les cahiers de l'évaluation du patrimoine urbain*. Ainsi, tout projet de transformation, de construction ou de morcellement sur ces propriétés sera évalué en fonction de critères visant notamment à :

- assurer le respect du caractère monumental des bâtiments et de leur implantation;
- assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions;
- considérer les caractéristiques du cadre bâti des milieux environnants (hauteur, densité et typologie) de même que la compatibilité des usages projetés;
- protéger les perspectives et les percées visuelles sur les bâtiments ou sur d'autres éléments d'intérêt contribuant au caractère d'ensemble, notamment ceux perceptibles à partir de la voie publique;
- favoriser la protection des caractéristiques paysagères particulières telles que les plantations d'alignement, les massifs d'arbres, les jardins et les bassins;
- protéger et mettre en valeur les bois, les rives et les autres milieux naturels d'intérêt présents sur les propriétés;
- assurer un accès public aux espaces verts et aux milieux naturels.

La Ville est consciente que la baisse de fréquentation de plusieurs lieux de culte et que le vieillissement des membres des communautés religieuses affecteront inévitablement le patrimoine immobilier religieux. Les regroupements de paroisses et les fermetures d'églises, leur recyclage à des fins plus ou moins conciliables avec leur enveloppe architecturale, la mise en vente, le morcellement et la transformation d'ensembles conventuels constituent déjà des phénomènes tangibles sur le territoire montréalais. Le patrimoine religieux constituant un enjeu prioritaire de la Politique du patrimoine, la Ville entend donc agir de manière proactive et préventive face à ces nouveaux phénomènes susceptibles de compromettre la valeur historique et patrimoniale de ces sites et de ces bâtiments de même que leur vocation publique.

« * Cet inventaire est disponible sur le site de la Ville, à l'adresse suivante :
ville.montréal.qc.ca / portal / page
?_pageid=2240,2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL. ».

Action 15.3

LA PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

La Ville de Montréal, comme la plupart des grands centres urbains à travers le monde, a reconnu l'importance de préserver son patrimoine et s'emploie notamment depuis plus de 20 ans à planifier et à intensifier ses interventions en vue d'assurer la protection, la gestion et la mise en valeur du patrimoine archéologique sur son territoire.

La protection du patrimoine archéologique demeure néanmoins une obligation gouvernementale, établie notamment par la ~~Loi sur les biens culturels du Québec~~ **Loi sur le patrimoine culturel**. Ainsi, en vertu de cette loi :

« Quiconque, à l'occasion de travaux d'excavation ou de construction entrepris pour des fins autres qu'archéologiques, découvre un bien ou un site archéologique doit en informer le ministre sans délai. ~~Ce dernier peut, afin de permettre l'examen des lieux par des experts, ordonner la suspension, pour une période n'excédant pas quinze jours, de toute excavation ou de toute construction de nature à compromettre l'intégrité du bien ou du site découvert.~~ » (art. 41) « Cette obligation s'applique, que la découverte survienne ou non dans le contexte de fouilles et de recherches archéologiques » (art. 74)

L'application de cette disposition lors de découvertes fortuites de vestiges associées à des projets de construction a engendré au fil des années une multitude de contraintes telles que l'interruption des chantiers, les délais requis par l'expertise des vestiges, de même que les retards et les coûts inhérents à la gestion de ces imprévus.

Afin de minimiser ces retombées négatives et dans l'intérêt commun de la préservation du patrimoine archéologique et du développement urbain, le Plan d'urbanisme préconise l'élaboration de mécanismes administratifs d'information et de coordination

Concordance au Schéma d'aménagement

qui permettront :

l'identification préalable des secteurs susceptibles de receler des vestiges archéologiques (voir carte 2.6.2);

le partage, avec les promoteurs et les propriétaires des sites visés, des coûts afférents aux études de caractérisation requises le cas échéant, selon les programmes de subvention en vigueur.

À l'instar du patrimoine bâti, le patrimoine archéologique témoigne de l'histoire de Montréal et constitue une richesse collective qu'il convient de documenter, de préserver et de mettre en valeur.

Plusieurs arrondissements présentent un important potentiel archéologique lié aux occupations successives du territoire, depuis l'occupation amérindienne jusqu'aux premières phases d'urbanisation et d'industrialisation de Montréal. La protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique de Montréal peuvent déjà s'appuyer sur des pratiques et des acquis exemplaires à bien des égards. Ainsi, les interventions réalisées à ce jour ont permis de documenter le potentiel archéologique de plusieurs sites par l'entremise d'inventaires et de fouilles. Certains vestiges ont également fait l'objet d'une mise en valeur, vu leur importance, dans le cadre de projets d'aménagement urbain ou par la création de musées.

Le territoire montréalais compte actuellement 191 sites recensés et répertoriés à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec. Plusieurs biens et sites archéologiques sont également classés en vertu de la ~~Loi sur les biens culturels du Québec~~ **Loi sur**

le patrimoine culturel. De même, de nombreux sites archéologiques sont localisés dans les différents lieux historiques nationaux, arrondissements historiques ou naturels et sites du patrimoine que compte déjà le territoire montréalais.

La Ville reconnaît l'importance de ces acquis et confirme la protection dont bénéficient ces ressources archéologiques. La Ville prévoit également une approche d'information et de sensibilisation des intervenants publics et des Montréalais à l'égard du patrimoine archéologique. Ainsi, le Plan d'urbanisme signale l'importance d'évaluer le potentiel archéologique et de prendre en compte ou de protéger les vestiges associés aux secteurs illustrés à la carte 2.6.2.

Moyens de mise en œuvre

- Appliquer les mesures nécessaires à un examen du potentiel archéologique et, le cas échéant, à la protection des vestiges lors de travaux d'excavation publics et privés réalisés dans les secteurs suivants, illustrés à la carte 2.6.2:
 - les grands ensembles à statut et les biens culturels;
 - les sites archéologiques recensés;
 - les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel.
- Dans les secteurs d'intérêt archéologique illustrés à la carte 2.6.2, informer les responsables de travaux nécessitant une excavation de la présence possible de vestiges archéologiques et des mesures à suivre dans l'éventualité d'une découverte.

- Favoriser la prise en compte des vestiges présentant une grande valeur archéologique dans la conception et la réalisation des projets de construction ou d'aménagement urbain, notamment par l'adaptation des travaux ou l'intégration des vestiges.
- Assurer un soutien financier aux fouilles archéologiques réalisées à Montréal par l'élargissement du territoire d'application du Programme de soutien financier aux fouilles archéologiques.

Action 16.1

Tableau 2.6.1

Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires

Objectif général

Assurer la protection des milieux naturels d'intérêt par leur prise en compte dans la planification des projets de développement

ÉCOTERRITOIRE	OBJECTIFS DE CONSERVATION ET D'AMÉNAGEMENT
1. LA FORÊT DE SENNEVILLE	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver la biodiversité et l'intégrité des paysages forestiers. • Prévoir des liens fauniques entre le lac des Deux Montagnes, la forêt de Senneville, l'Écomusée et le parc agricole du Bois-de-la Roche sans compromettre le caractère privé des propriétés en rive. • Préserver les lacs au nord de l'Écomusée en raison de leur rareté sur le territoire et de leur potentiel d'habitats fauniques.
2. LE CORRIDOR ÉCOFORESTIER DE LA RIVIÈRE À L'ORME	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un corridor écologique viable d'une grande biodiversité autour de la seule rivière intérieure de l'île de Montréal rivière à l'Orme. • Créer un corridor récréatif reliant les de la gare Beaurepaire du train de l'Ouest jusqu'au parc-nature du Cap-Saint-Jacques et au parc agricole du Bois-de-la-Roche. • Maintenir le régime hydrique et améliorer la qualité de l'eau de la rivière à l'Orme. • Consolider les limites du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et du parc agricole du Bois-de-la-Roche par la conservation des milieux naturels de grand d'intérêt écologique sur leur pourtour.
3. LE CORRIDOR ÉCOFORESTIER DE L'ÎLE BIZARD	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver l'intégrité des écosystèmes d'intérêt situés des écosystèmes viables et diversifiés autour de milieux humides et de peuplements forestiers de très grande valeur écologique et situés dans les des territoires en développement. • Consolider les limites des parcs-nature du Cap-Saint-Jacques et du Bois-de-l'Île-Bizard par la conservation de certains milieux naturels d'intérêt écologique intrinsèque ou jouant un rôle déterminant au chapitre des habitats fauniques. • Créer un corridor écologique et récréatif entre la pointe Théorêt (extension du parc-nature du Cap-Saint-Jacques), le lac des Deux Montagnes et le parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard. • Conserver une superficie importante des milieux naturels au nord du parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard répondant aux exigences de la faune (notamment les rapaces et les cerfs de Virginie) Protéger et mettre en valeur le secteur ouest de l'île par le renforcement de la biodiversité, tout en assurant le maintien et la croissance des activités agricoles, la mise en valeur du patrimoine et des paysages ainsi que le développement d'activités récréotouristiques et éducatives.
4. LES RAPIDES DU CHEVAL BLANC	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver l'intégrité des un écosystèmes viable, autour d'un site tout en favorisant des vues panoramiques unique donnant sur la rivière des Prairies, offrant un potentiel de parc régional. • Préserver la grande biodiversité faunique et floristique du secteur tout en maximisant l'accessibilité aux rives. • Maintenir un lien entre les zones de conservation et les trois parcs riverains actuels (parc de l'île Roxboro, parc du Cheval Blanc et parc des Arbres). Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur du parc-nature des Rapides-du-Cheval-Blanc.

<p>5. LA COULÉE VERTE DU RUISSEAU BERTRAND</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler la qualité et la quantité de l'eau du ruisseau Bertrand. Assurer une alimentation en eau adéquate en quantité et en qualité au ruisseau Bertrand, notamment en redirigeant les eaux de drainage des terrains du Technoparc Montréal • Rediriger les eaux de drainage des terrains du Technoparc de l'arrondissement Saint-Laurent vers le ruisseau Bertrand. Recréer un écosystème riverain aux abords du ruisseau Bertrand, entre les terrains de l'aéroport et le parc-nature du Bois-de-Liesse • Réaliser des travaux d'aménagement et de mise en valeur des milieux naturels afin de recréer un écosystème autour d'un ruisseau entre les terrains de l'Aéroport et le parc-nature du Bois-de-Liesse. Consolider les limites des trois parcs-nature en incluant les milieux naturels d'intérêt écologique • Consolider les limites du parc-nature du Bois-de-Liesse en incluant les peuplements forestiers d'intérêt écologique au sud du parc. Prévoir un lien vert entre l'écoterritoire et le lac Saint-Louis • Prévoir un lien vert entre le lac Saint-Louis et le parc-nature du Bois-de-Liesse. Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur du parc-nature des Sources. • Favoriser l'aménagement de liens pédestres et cyclables afin de relier les différents secteurs de l'écoterritoire aux quartiers environnants
<p>6. LES SOMMETS ET LES FLANCS DU MONT ROYAL</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre à jour le plan de mise en valeur du mont Royal en y intégrant notamment les objectifs liés à la gestion écologique telle qu'appliquée dans les parcs-nature. En lien avec le <i>Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal</i>, mettre en œuvre un plan de gestion écologique d'ensemble pour le site patrimonial du mont Royal, avec toutes les parties prenantes pour assurer la protection des milieux naturels, de la biodiversité et des secteurs à caractère emblématique • Préserver la valeur emblématique des sommets et des flancs verts de la montagne. • Protéger les espaces forestiers constitués de trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborescente) sur les sommets et sur les flancs en tant que lieux d'alimentation et de nidification pour une grande diversité d'oiseaux. • Apporter une attention particulière à la préservation des peuplements forestiers exceptionnels sur le flanc nord de la montagne, rares vestiges de la forêt originelle du mont Royal. • Maximiser les vues et les possibilités de contact avec la nature sur tout le pourtour de la montagne. • Favoriser l'aménagement de liens verts entre les îlots naturels situés sur les trois sommets, à l'intérieur comme à l'extérieur des parcs existants. • Préserver le couloir boisé qui encadre la voie Camillien-Houde.
<p>7. LA COULÉE VERTE DU RUISSEAU DE MONTIGNY</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver un écosystème viable autour de ce ruisseau exceptionnel situé dans un secteur de la ville fortement urbanisé et carencé en espaces naturels et consolider le parc-nature du Ruisseau-De Montigny. • Préserver la grande biodiversité des îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné et rendre accessible l'île Lapierre en y permettant la pratique des activités récréatives compatibles avec la protection des milieux naturels. • Assurer un volume d'eau adéquat et de qualité au ruisseau De Montigny. • Créer un parc linéaire permettant de mettre en réseau un territoire s'étendant de la rivière des Prairies jusqu'au lac de rétention d'Anjou Favoriser l'aménagement de liens pédestres, cyclables et nautiques afin de mettre en réseau un territoire fragmenté par des infrastructures routières majeures
<p>8. LA TRAME VERTE DE L'EST</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Suppléer à la carence d'espaces naturels dans l'est de l'île de Montréal.

	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver la biodiversité en protégeant les quelques milieux naturels d'intérêt écologique encore présents. • Maximiser la connexion et l'accessibilité des espaces naturels pour la population et la faune et créer des liens avec les rives du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, dans le cadre du déploiement de la Trame verte et bleue • Consolider les limites du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies. • Assurer une alimentation d'eau adéquate au ruisseau Pinel, à la Coulée Grou et aux marais de tête ainsi qu'une eau de qualité et marécages du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies • Conserver et agrandir les bois situés le long de l'A-40 -l'autoroute 40- comme protection antibruit et comme élément de qualité visuelle de ce d'un milieu fortement industrialisé, qui constitue une porte d'entrée sur Montréal.
9. LES RAPIDES DE LACHINE	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver l'intégrité des écosystèmes par une gestion écologique et par la mise en valeur du patrimoine naturel. • Préserver le patrimoine culturel. Accentuer le potentiel récréotouristique en développant l'infrastructure nécessaire aux activités d'interprétation écologique et historique. • Mettre en valeur le potentiel récréotouristique. Favoriser les liens avec les pôles d'intérêt environnant comme le parc Angrignon et l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, afin de mettre en valeur le secteur du sud de l'île de Montréal.
10. LA FALAISE SAINT-JACQUES	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur de cet espace la falaise, en concertation avec les arrondissements concernés. • Déterminer les interventions nécessaires au problème d'érosion de la falaise. Protéger le couvert végétal du talus afin de prévenir les problèmes d'érosion. • Maintenir des milieux ouverts pour diversifier les habitats fauniques et favoriser la couleuvre brune • Prévoir une bande verte au pied de la falaise, tel que le prévoit le ministère des Transports dans le cadre du projet Turcot, ainsi que des percées visuelles • Favoriser l'aménagement de liens pédestres et cyclables afin de désenclaver la falaise et de relier celle-ci aux quartiers environnants et aux composantes de la Trame verte et bleue du secteur (parcs Angrignon et des Rapides, parc du Mont-Royal, etc.).

Orientation 2.7

Action 19.1

LE NIVEAU DE BRUIT PERÇU ET SA MESURE (COURBES DE PBP)

Transports Canada utilise une méthode appelée «projection de bruit perçu» (PBP) qui fait appel à des courbes de bruit calculées à partir de différentes données.

Plus le bruit perçu est important, plus l'indice de la courbe est élevée. Une courbe d'indice 40 délimite un secteur de bruit très élevé, normalement situé dans le voisinage immédiat de l'aéroport. Une courbe d'indice 25 délimite un secteur où le bruit généré par les avions est généralement ressenti de façon moins prononcée. Par ailleurs, Transports Canada considère que les secteurs caractérisés par des PBP dont la courbe d'indice est supérieure à 30 sont moins compatibles avec une occupation résidentielle.

Selon le Plan directeur 2003-2023 de l'Aéroport international de Montréal-Dorval, on constate, depuis le début des années 1980, malgré une augmentation de l'achalandage aérien, une diminution graduelle du bruit qui s'explique par la mise en place de mesures spécifiques d'exploitation de l'aéroport et l'amélioration technologique des avions.

Source : Transports Canada et Aéroports de Montréal

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de Montréal et représente l'une des composantes fondamentales du réseau de transport des marchandises. En juin 2003, Aéroports de Montréal (ADM) a déposé son Plan directeur de l'Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023 qui détermine les grandes orientations de développement de l'aéroport.

Le Plan d'urbanisme reconnaît, par ailleurs, que l'aménagement urbain aux abords d'un aéroport de cette importance présente des contraintes, notamment en termes d'occupation du sol et de gestion des nuisances, comme le bruit.

L'aéroport est soumis à différentes règles de Transports Canada, notamment celles inscrites dans le règlement de zonage fédéral de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Celui-ci impose, entre autres, des limites de hauteur des bâtiments dans des corridors aériens spécifiques. Le territoire couvert par ce zonage apparaît à l'illustration 2.7.2. La mise à jour de ce règlement de zonage est prévue en 2006.

De même, Transports Canada établit des projections du bruit perçu (PBP), traduites par des courbes d'indices gradués de 25 à 40 qui

apparaissent également à l'illustration. Conséquemment, la Ville prévoit les mesures suivantes :

- prohiber l'occupation résidentielle et institutionnelle dans les secteurs caractérisés par des PBP dont la courbe d'indice est supérieure à 35;
- soumettre les constructions résidentielles et institutionnelles dans des secteurs de PBP dont la courbe d'indice est supérieure à 30 à des normes d'insonorisation.

Les zones inondables et les cours d'eau

Le gouvernement du Québec a révisé en 1996, en vertu des dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement, la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. Cette Concordanance au Schéma d'aménagement

Politique vise, entre autres choses, à maintenir et à améliorer la qualité des lacs et des cours d'eau en accordant une protection minimale aux rives et au littoral et à assurer la sécurité de la population et des biens en établissant des restrictions de construction et d'ouvrages dans les plaines inondables et la bande riveraine.

~~Les mesures et les normes de cette Politique pourront être intégrées au Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Conséquemment, les règlements d'urbanisme des arrondissements devront être conformes à ces normes traduites dans le document complémentaire du Schéma. Entre-temps, les mesures de protection inscrites au document complémentaire du Schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (CUM) demeurent en vigueur sur le territoire de Montréal.~~

Les mesures et les normes de cette Politique ont été intégrées au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Conséquemment, les règlements d'urbanisme des arrondissements doivent être conformes à ces normes traduites dans le document complémentaire du Schéma.

~~Par ailleurs, la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville établira la valeur écologique de l'ensemble des rives et des milieux humides et hydriques du territoire montréalais (voir objectif 16). La Ville déterminera alors les différentes mesures de protection et de mise en valeur de même que les priorités d'intervention.~~

Chapitre 3

3.1.1 L'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, la carte 3.1.1 exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Des extraits de cette carte, pour chacun des arrondissements, sont présentés à la partie II du Plan d'urbanisme.

Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusives, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précise la réglementation d'urbanisme adoptée par les arrondissements.

Cette approche, davantage argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville. De même, cette approche plus inclusive évite l'adoption de nombreux règlements de concordance modifiant les règlements de zonage, sauf là où le Plan prévoit une nouvelle vision du développement urbain.

Le prochain tableau 3.1.1 présente et définit les neuf catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les cinq autres, essentiellement à caractère exclusif, s'appliquent à des aires réservées à des activités particulières.

« Le prochain tableau 3.1.1 présente et définit les dix catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les six autres, essentiellement à caractère exclusif, s'appliquent à des aires réservées à des activités particulières»

« Définitions de certaines composantes de l'affectation du sol :

Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité

Activités qui concernent le reboisement, l'entretien, l'abattage d'arbres affaiblis, morts ou endommagés par les intempéries, le feu, les insectes ravageurs ou les organismes pathogènes, le contrôle des espèces végétales envahissantes et nuisibles, le blocage de succession végétale, la plantation d'espèces végétales, la stabilisation des berges, la création d'habitats fauniques, l'installation de nichoirs, perchoir et mangeoires, de même que des travaux d'urgence à des fins de sécurité publique.

Infrastructure publique

Terrains et bâtiments réservés à des fins de services publics. Ils comprennent, à titre non limitatif, les voies de chemin de fer (ferrées), les lignes de transport d'énergie, les gares de triage, les cours de voirie, les installations essentielles au fonctionnement du métro et les voies publiques de circulation.

Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive

Équipements récréatifs qui nécessitent des aménagements légers, et leurs bâtiments accessoires, utilisés pour les activités récréatives extensives, pratiquées généralement à l'extérieur. Les aménagements et équipements génèrent peu d'impacts sur le milieu environnant. Il s'agit notamment d'un chalet d'accueil ou d'un centre d'interprétation, d'un poste d'observation, d'un belvédère, d'un kiosque, d'une voie de promenade, d'une piste de randonnée pédestre ou cyclable, d'une aire de détente, d'une aire de jeu, d'une aire de pique-nique, d'un bâtiment de service et d'une cour d'entreposage pour les besoins d'entretien du site ainsi que d'un stationnement et de ses voies d'accès.

Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature

Activités de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique et d'interprétation qui sont reliées à la nature et qui nécessitent des aménagements mineurs liés à l'accès aux espaces afin de permettre aux personnes d'observer et de faire découvrir le milieu environnant, de pratiquer des activités de recherche ou de prélever des échantillons de sol, d'eau, d'air, de flore ou de faune. ».

CATÉGORIES D’AFFECTATION DU SOL

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d’habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Logements Habitation ▪ Commerces ▪ Équipements collectifs ou institutionnels ▪ Équipement et construction requis pour la mise en service du réservoir d’eau potable souterrain existant dans le parc local Étienne-Desmarteau 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>Elle détermine les catégories d’usages selon la nature des milieux et le caractère de l’arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l’insertion harmonieuse des activités non résidentielles: les types d’usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l’obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l’adoption du Plan d’urbanisme.</p>

Catégorie et description	Composantes	Notes
3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Logements Habitation ▪ Commerces ▪ Immeubles à bureaux ▪ Bureau ▪ Immeubles commerciaux ▪ Immeubles comportant de l'industrie légère ▪ Industrie légère ▪ Équipements collectifs ou institutionnels 	La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.
<p>Secteur d'activités diversifiées Aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce ▪ Bureau ▪ Industrie légère ▪ Équipement collectif ou institutionnel ▪ Habitation, si compatible avec les usages, l'intensité des nuisances et des risques et la nature du cadre bâti 	Afin de permettre un usage résidentiel dans une zone, une étude de sa compatibilité doit être effectuée en regard des autres usages, de l'intensité des nuisances et des risques et de la nature du cadre bâti.
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Immeubles industriels ▪ Industrie ▪ Immeubles à bureaux ▪ Bureau ▪ Immeubles commerciaux ▪ Commerce ▪ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4).</p> <p>La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures.</p>

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Logements • Agriculture et activités industrielles complémentaires ▪ Équipements collectifs ou institutionnels 	
<p>Agricole Aire réservée à l'agriculture et aux activités agricoles au sens de la LPTAA, qui comprend la culture du sol et des végétaux, l'horticulture, l'acériculture ainsi que l'élevage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agriculture et activité agricole ▪ Habitation unifamiliale conforme aux droits et privilèges précisés dans la LPTAA ▪ Commerce et industrie légère complémentaires à l'exploitation agricole, en vertu de la LPTAA ▪ Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive, complémentaires à l'exploitation agricole ▪ Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation qui est reliée à la nature 	
<p>Conservation Aire réservée à la protection, au rehaussement et à la mise en valeur de la biodiversité ainsi que du patrimoine naturel et paysager, située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation ou en zone agricole permanente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature ▪ Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive ▪ Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité 	<p>En zone agricole permanente sont permises les activités agricoles au sens de la LPTAA.</p> <p>Dans les habitats floristiques désignés en vertu de la <i>Loi sur les espèces menacées ou vulnérables</i> ainsi que dans les réserves naturelles établies en vertu de la <i>Loi sur la conservation du patrimoine naturel</i>, les usages et activités devront être restreints à ceux autorisés par ces lois.</p>

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) ▪ Équipements collectifs ou institutionnels ▪ Commerces et logements habitation complémentaires ▪ Commerces situés au rez-de-chaussée en bordure d'une rue du Centre identifiée à la carte 2.1.2 où la continuité commerciale est exigée, ou situé à même le réseau piéton souterrain, à la condition qu'un tel commerce soit autorisé par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou par une résolution de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble 	
<p>Couvent, monastère ou lieu de culte Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Immeubles voués aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence ▪ Lieux de culte ▪ Équipements collectifs ou institutionnels ▪ Commerces et logements habitation complémentaires 	<p>Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la Partie II.</p> <p>Dans l'arrondissement de Ville-Marie, cette affectation permet les commerces uniquement dans un local occupé à cette fin avant l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, en novembre 2004, à la condition que de tels commerces soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou par une résolution de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.</p>

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Grande emprise ou grande infrastructure publique Aire vouée aux activités de transport et aux équipements à l'usage des services publics ainsi pouvant générer des nuisances importantes pour le voisinage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastructure portuaire, ferroviaire ou aéroportuaire ▪ Équipement ou infrastructure d'assainissement et de traitement des eaux ▪ Équipement majeur de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination de matières résiduelles ▪ Équipement majeur d'entreposage et d'élimination des neiges usées 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Golfs ▪ Équipement collectif ou institutionnel ▪ Commerce ou bureau complémentaires aux installations de récréation ▪ Équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires 	<p>La réglementation n'autorise l'équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires que sur les lots 2 988 178, 2 988 179 et 2 988 180 du cadastre du Québec et prévoit cet usage sans limite de superficie de plancher.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs ▪ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires ▪ Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Postes de transformation électrique, cours de voirie et de matériel, usines de traitement des eaux, usines d'épuration, etc. 	

Notes générales :

La partie II du Plan inclut une carte par arrondissement qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Malgré le premier alinéa, dans le parc local Étienne-Desmarteau, les équipements et constructions requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant sont autorisés.

Les parcs, les cimetières, ~~les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel~~ les espaces de conservation, les installations essentielles au fonctionnement du métro, les infrastructures publiques autres que celles comprises dans l'affectation du sol « Grande emprise ou grande infrastructures publique » sont autorisées dans toutes les catégories d'affectation du sol.

Malgré l'alinéa qui précède, les cimetières ne sont pas autorisés dans l'affectation « Agricole ». De même, les gares de triage et les cours de voirie ne sont pas autorisées dans la zone agricole permanente telle qu'illustrée à la carte 2.5.1 intitulée « Les parcs et les espaces verts ».

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme 1^{er} avril 2015.

3.1.3 La densité résidentielle minimale

En matière de densité, le plan d'urbanisme prescrit un seuil moyen de densité pour les principaux secteurs à construire ou à transformer de la ville, lorsque la fonction résidentielle est autorisée.

La densité prescrite est définie selon une densité résidentielle minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare brut. Sur le territoire de la ville, les seuils de densité varient de 30 à 150 logements à l'hectare.

La carte 3.1.3 intitulée « La densité résidentielle minimale » traduit les objectifs et les grandes orientations de l'aménagement du territoire en matière de densité. Cette carte établit la modulation des densités résidentielles sur le territoire de la ville et montre les secteurs à vocation résidentielle à construire ou à transformer, en tout ou en partie, auxquels ces densités s'appliquent, lorsque l'habitation est autorisée.

En outre, tous les secteurs de planification stratégique indiqués à la carte 3.1.3 intitulée « La densité résidentielle minimale » ainsi que les secteurs faisant l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) ou d'un autre exercice de planification, notamment dans un secteur prioritaire de densification, devront respecter les seuils de densité indiqués, lorsque l'habitation est autorisée.

Le calcul de la densité moyenne autorisée peut être établi, pour un arrondissement, en regroupant l'ensemble des secteurs à construire ou à transformer pour lesquels une même densité est prévue.

Peuvent être exclues de l'application des densités minimums :

- La partie d'un terrain comprise à l'intérieur des limites d'une grande propriété à caractère institutionnel, d'un secteur de valeur exceptionnelle ou d'un secteur de valeur intéressante, indiqués sur la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti »;
- La partie d'un terrain comprise à l'intérieur d'une partie boisée d'un bois et corridor forestier métropolitain ou d'une rive ou d'un littoral à dominance naturelle, indiqués sur la carte 2.6.3 intitulée « Le patrimoine naturel »;
- La partie d'un terrain située à moins de 30 mètres d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau¹ et comprise dans un écoterritoire indiqué sur la carte 2.6.3 intitulée « Le patrimoine naturel »;
- La partie d'un terrain comprise en tout ou en partie à l'intérieur d'une mosaïque de milieux naturels indiquée sur la carte 2.6.3 intitulée « Le patrimoine naturel »;
- La partie d'un terrain située à l'intérieur d'une zone d'inondation 0-20 ans.

¹ Pour les cours d'eau, la distance de 30 mètres est calculée à partir de la ligne des hautes eaux.

Chapitre 4

La planification détaillée

~~4.19~~

Meadowbrook

Orientations générales

- Optimiser l'utilisation du secteur, notamment en relation avec les réseaux de transport routiers et ferroviaires existants
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Atténuer les nuisances causées par les activités ferroviaires

Problématique

Le secteur Meadowbrook présente une superficie totale de 57 hectares, répartie dans l'arrondissement de Côte Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest (31 ha) et dans l'arrondissement de Lachine (26 ha). Actuellement occupé par le golf Meadowbrook, le site est la propriété du Canadien Pacifique (CP) et de ses filiales depuis 1917. D'abord un club de loisirs, le site a été transformé en golf dans les années 1930. Depuis quelques décennies, on envisage de le mettre en valeur par la construction d'habitations.

L'avenir du secteur Meadowbrook n'est toutefois pas encore déterminé. Diverses options, ou une combinaison de celles-ci, sont envisageables : préserver le terrain de golf, aménager un parc ou, dans l'optique d'une consolidation du tissu urbain, permettre la réalisation de projets immobiliers de faible ou de moyenne densité. Quelle que soit la décision, la mise en valeur du secteur devra se faire en fonction des atouts et des contraintes du site, dans une optique de développement durable.

Actuellement, l'enclavement du site est une importante contrainte. En effet, il est bordé par une voie de chemin de fer au sud, par des résidences à l'est et par deux triages du CP au nord et à l'ouest. Le chemin De La Côte Saint-Luc est le seul accès routier. Toutefois, il est possible d'envisager un lien routier avec la rue Norman, afin d'améliorer l'accessibilité au site.

Tout éventuel projet de développement devra tenir compte de la présence des activités ferroviaires qui génèrent des niveaux significatifs de bruit. Par ailleurs, la nature des marchandises transitant par les triages et par les voies de passage peut aussi être une source d'inquiétude relativement à la sécurité du public.

La rentabilité fiscale de tout projet devra être évaluée en tenant compte, entre autres, de la capacité actuelle des infrastructures d'aqueduc et d'égout.

Néanmoins, certaines caractéristiques du secteur le rendent très attrayant, en particulier la végétation mature et diverse. Le secteur est aussi privilégié par sa localisation dans la partie centrale de l'île. Et si l'accès routier est problématique, il pourrait facilement être corrigé par

l'aménagement d'une gare de train de banlieue. En effet, les trains en provenance de Rigaud empruntent les voies du CP qui longent le golf, au sud, pour accéder au Centre des affaires.

Balises d'aménagement

1 Mettre en place un mécanisme de concertation réunissant l'ensemble des partenaires concernés.

2 Étudier les questions d'accessibilité et de circulation en vue du désenclavement du secteur, notamment par la rue Norman.

3 Envisager l'aménagement d'une gare de train de banlieue, dans le cas où le choix serait fait de réaliser des projets immobiliers dans le secteur.

4 Atténuer les nuisances générées par les activités ferroviaires dans les milieux de vie.

5 Évaluer et tenir compte des capacités actuelles des réseaux d'aqueduc et d'égout.

6 Mettre en valeur le potentiel paysager du site et préserver les arbres d'intérêt.

Le rôle du document complémentaire et son niveau d'intervention

Le document complémentaire fait partie intégrante du Plan d'urbanisme. Son inclusion est requise par la Charte de la Ville de Montréal et découle des particularités du contexte montréalais où les pouvoirs en matière de planification et de réglementation urbaines sont partagés entre la Ville et ses arrondissements.

En substance, le document complémentaire reprend un certain nombre d'éléments mis de l'avant par le Plan d'urbanisme (orientations, objectifs, actions, moyens de mise en œuvre) en vue de protéger, mettre en valeur et développer les attributs principaux de Montréal qui contribuent à ses qualités urbaines et à son identité d'ensemble. Il vise aussi à assurer la cohérence du développement urbain à l'échelle municipale. Pour ce faire, il traduit les éléments du Plan sous formes de règles et de critères qui seront intégrés dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements. Les règles et critères établis par le document complémentaire constituent des balises minimales que les arrondissements s'approprient en les raffinant le cas échéant.

Il convient de souligner qu'une part importante de ces règles et critères figurent au document complémentaire adopté en octobre 2003 et qu'ils seront généralement reconduits ou bonifiés au présent document complémentaire.

Le présent document identifie les objectifs tirés du Plan et retenus aux fins d'encadrement réglementaire, de même qu'il précise la teneur des règles et des critères qui contribueront à l'atteinte de ces intentions.

L'entrée en vigueur du présent document complémentaire entraînera le remplacement du document complémentaire en vigueur et la révision conséquente, par les arrondissements, de leur réglementation.

Enfin, le document complémentaire se veut un instrument évolutif qui se renouvellera de concert avec le Plan d'urbanisme, document municipal de référence en matière d'aménagement urbain sur le territoire de la Ville de Montréal.

LE CONTEXTE JURIDIQUE

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

L'article 83 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1) détermine les contenus obligatoire et facultatif du Plan d'urbanisme. Celui-ci dresse les orientations d'aménagement et de développement du territoire et présente les paramètres réglementaires de l'affectation du sol et de sa densité d'occupation.

Selon la règle de conformité établie par la Loi, les règlements d'urbanisme doivent se conformer au Plan d'urbanisme.

La Charte de la Ville de Montréal

Pour sa part, la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11.4) prévoit que le Plan d'urbanisme comprend un document complémentaire contenant des règles et critères dont doivent tenir compte les règlements d'urbanisme :

« 88. Le plan d'urbanisme de la ville doit comprendre, en plus des éléments mentionnés à l'article 83 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1), un document complémentaire établissant des règles et des critères dont doivent tenir compte, dans tout règlement visé à l'article 131, les conseils d'arrondissement et obligeant ces derniers à prévoir, dans un tel règlement, des dispositions au moins aussi contraignantes que celles établies dans le document.

Il peut comprendre, en outre des éléments mentionnés à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, relativement à tout ou partie du territoire de la ville, des règles visant à assurer l'harmonisation des règlements qui peuvent être adoptés par un conseil d'arrondissement en vertu de l'article 131 ou la cohérence du développement de la ville.

Le partage des compétences en matière d'urbanisme entre la Ville et ses arrondissements est le suivant :

La responsabilité d'adopter un plan d'urbanisme comprenant un document complémentaire relève du conseil municipal. Ce Plan s'applique à l'ensemble du territoire montréalais (articles 87 et 88);

La compétence en matière de réglementation d'urbanisme relève des conseils d'arrondissements (article 131) et les règlements d'urbanisme s'appliquant au territoire de chacun des arrondissements, à l'intérieur desquels doivent être intégrés les règles et critères du document complémentaire, sont les suivants :

- le règlement de zonage;
- le règlement de lotissement;
- les dérogations mineures;
- les plans d'aménagement d'ensemble (PAE);
- les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA);
- les usages conditionnels et;
- les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).

~~Le document complémentaire au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ne doit pas être confondu avec le document complémentaire du Schéma métropolitain d'aménagement et de~~

développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), prévu à la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (L.Q., 2000, c. 34). Les contenus obligatoire et facultatif de ce document s'intéressant aux enjeux métropolitains seront donc introduits ou reconduits dans le document complémentaire de la CMM.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de ce schéma métropolitain, le Schéma d'aménagement de l'ex-Communauté urbaine de Montréal et son document complémentaire demeurent en vigueur et sont sous la responsabilité de la Ville de Montréal.

Le document complémentaire au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ne doit pas être confondu avec le document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Les deux documents complémentaires s'appliquent conjointement. Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal comporte des dispositions portant notamment sur le patrimoine bâti ou naturel, le parcours riverain, l'archéologie et l'environnement sain.

Le contenu du document complémentaire

Le document complémentaire : un instrument de mise en œuvre du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme énonce un ensemble d'orientations d'aménagement touchant une variété d'enjeux. Il décline ces orientations en objectifs, en actions et en moyens de mise en œuvre. Parmi ceux-ci, le document complémentaire a retenu les sujets qui, soit sont clairement identifiés dans le Plan comme devant faire l'objet d'un contrôle réglementaire à l'échelle municipale, soit sont de nature à contribuer significativement à l'atteinte des objectifs formulés dans le cadre du Plan.

Le document complémentaire épouse la structure du Plan et comporte un ensemble de dispositions qui sont rattachées à l'un ou l'autre des thèmes qui y sont abordés. Certaines mesures sont associées à un thème plutôt qu'à un autre parce qu'elles le concernent prioritairement, bien que d'autres thèmes puissent également être touchés. C'est ainsi que l'orientation 1 « Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets » ne se traduit pas par des mesures spécifiques dans le document complémentaire. Les objets qui pourraient être associés à cette orientation à caractère plutôt synthétique étant abordés ailleurs dans le document en relation avec d'autres orientations plus précises.

À l'inverse, certains thèmes font l'objet d'encadrements importants. Ainsi, les thèmes « Un paysage urbain et une architecture de qualité » et « Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé » représentent une part importante du document complémentaire. Ces thèmes à caractère plus qualitatif ont donné lieu à la formulation de dispositions diverses, règles et critères, visant à soutenir la production de milieux urbains de qualité respectueux de leurs caractéristiques distinctives.

D'autres thèmes donnent lieu à des dispositions moins élaborées selon que les objets eux-mêmes sont plus limités ou que les objectifs qui les concernent sont fortement ciblés. Ainsi, les dispositions relatives au stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie sont destinées à contribuer à l'atteinte des objectifs qui relèvent de l'orientation 2 traitant « des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain ». Le stationnement pour vélos vise à soutenir ce mode alternatif de transport.

L'orientation 3 « Un centre prestigieux, convivial et habité » est l'occasion de la formulation de dispositions qui concernent le commerce au Centre et qui visent à favoriser la vitalité commerciale et la qualité de l'animation urbaine qui lui sont associées et à contingenter certains usages à proximité de secteurs résidentiels. L'encadrement des impacts microclimatiques des projets de développement vise à assurer la qualité du milieu urbain à l'échelle du piéton.

Le document complémentaire ne comprend aucune disposition sur l'orientation 4 « Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés ».

L'orientation 5 « Un paysage urbain et une architecture de qualité » rassemble la majeure partie des mesures contenues dans le document complémentaire. La protection et la mise en valeur des paysages montréalais ainsi que la maîtrise de leur composition qualitative représentent en effet des objectifs importants du Plan d'urbanisme. La notion de paysage recouvre une réalité dynamique, évolutive, intégratrice et diversifiée. Dans le contexte de Montréal, elle réfère à une diversité d'éléments et de milieux qui sont autant de signaux et de lieux de vie et d'appartenance des Montréalais. La prédominance du mont Royal dans le paysage et sa mise en scène par la protection d'un ensemble de vues, la mise en valeur du parcours riverain tant dans ses composantes que dans les vues vers le fleuve et la rivière auxquels il donne accès, ainsi que l'encadrement des commerces de moyenne ou de grande surface afin d'en assurer la qualité de l'architecture et de l'insertion urbaine, représentent autant d'enjeux englobants qui recouvrent chacun un ensemble de mesures variées. Certaines situations pouvant survenir aux limites d'arrondissements sont identifiées en vue d'assurer une harmonisation des dispositions d'urbanisme en vigueur de part et d'autre de ces limites. Le document s'intéresse également à des objets plus circonscrits qui sont de nature à influencer significativement la qualité des paysages : la protection des arbres, l'aménagement des terrains et la place qui y est dévolue à l'automobile ainsi que l'encadrement des éléments ponctuels que sont les antennes et équipements mécaniques et enseignes publicitaires.

L'orientation 6 « Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé », à l'instar de l'orientation touchant le paysage, couvre un ensemble d'objets qui sont autant de territoires particuliers qui donnent lieu à la formulation de dispositions réglementaires et de critères qui viendront conditionner leur mise en valeur : ~~l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, les secteurs et bâtiments patrimoniaux, les territoires d'intérêt archéologique ainsi que les écoterritoires.~~

Enfin, l'orientation 7 « Un environnement sain » se traduit par des dispositions s'appliquant aux territoires et bâtiments qui voient les grandes infrastructures de transport, considérées ici comme sources de bruits et de vibrations.

Certains enjeux n'ont pas fait l'objet de dispositions, mais pourront dans l'avenir se traduire en mesures qui seront insérées dans le document complémentaire. La question des entrées de ville est un tel enjeu. Une approche globale de cette problématique permettra de définir le rôle potentiel que devraient tenir les outils réglementaires dans le cadre de solutions intégrées visant à rehausser la qualité des paysages des entrées de ville. D'autres mesures pourront s'ajouter dans l'avenir de manière à favoriser une amélioration constante de la réglementation d'urbanisme dans la production de milieux urbains de qualité.

Définitions

Aire de stationnement en façade : une aire de stationnement aménagée dans un espace compris entre une limite de terrain bordant une voie publique et les plans de façade d'un bâtiment et leurs prolongements.

~~Emplacement situé en bordure d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage : un immeuble bordant l'emprise d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage. Est aussi visé un immeuble situé à moins de 100 mètres d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage et qui en est séparé par une voie de circulation ou un parc, ou par une voie de circulation et par un parc.~~

~~Enseigne publicitaire : une enseigne implantée sur un immeuble, située ailleurs qu'au lieu de l'établissement, du produit, du service ou de l'immeuble annoncé, tel un module publicitaire ou un panneau-réclame.~~

Équipement mécanique : un appareil et un conduit électriques, de plomberie, de chauffage et de conditionnement de l'air tels qu'une thermopompe, un compteur d'électricité ou de gaz, un conduit de ventilation et un appareil de climatisation, à l'exception d'un appareil de climatisation individuel et amovible.

~~Module publicitaire : une enseigne publicitaire dont la superficie est égale ou inférieure à 2,5 m².~~

~~Panneau-réclame : une enseigne publicitaire dont la superficie est supérieure à 2,5 m².~~

Voie publique : un espace public réservé à la circulation des véhicules et des piétons et donnant accès aux terrains riverains, excluant une ruelle.

1. Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

Les dispositions du document complémentaire qui ont une portée sur les milieux de vie ont été rattachées aux objectifs plus spécifiques qui les concernent, parmi les suivants.

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

Mise en contexte

Les dispositions sur le stationnement découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 3.2 : Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif
- Action 3.5 : Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement
- Action 7.2 : Développer les terrains non bâtis du Centre
- Action 17.2 : Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre

Ces dispositions visent aussi plus précisément à :

- limiter l'offre de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie;
- limiter l'offre de stationnement en périphérie des stations de métro et de certaines gares de train de banlieue;
- exiger l'aménagement des aires de stationnement à l'intérieur des bâtiments dans l'arrondissement de Ville-Marie.

Dispositions

2.1 *Le stationnement pour véhicules automobiles*

2.1.1 **Le nombre maximum d'unités de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie**

- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit établir un nombre maximum d'unités de stationnement autorisé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment. Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles.

2.1.2 **Le nombre maximum d'unités de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie en périphérie des stations de métro**

- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit établir un nombre maximum d'unités de stationnement autorisé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment situé à moins de 500 mètres d'une station de métro. Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles.
- Le nombre maximum d'unités de stationnement autorisé à moins de 500 mètres d'une station de métro doit être inférieur au nombre maximum prescrit ailleurs sur le territoire de l'arrondissement, pour un même usage.

2.1.3 La localisation des aires de stationnement dans l'arrondissement de Ville-Marie

- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit prévoir, pour les emplacements situés à l'ouest de la rue Amherst, que les unités de stationnement exigées lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment doivent être aménagées à l'intérieur d'un bâtiment. La construction, l'agrandissement ou le changement d'usage d'un bâtiment à des fins d'habitation ou de commerce de faible intensité ou à des fins de commerce lourd ou d'industrie lourde peuvent être exclus de ces exigences.

○

2.1.4 Le nombre maximum d'unités de stationnement hors de l'arrondissement de Ville-Marie, en périphérie des stations de métro et des gares de train de banlieue

- La réglementation des arrondissements autres que l'arrondissement de Ville-Marie doit établir un nombre maximum d'unités de stationnement autorisé lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment situé à moins de 500 mètres d'une station de métro ou d'une gare de train de banlieue. Ces dispositions peuvent exclure un usage à des fins résidentielles.

○

2.2 — Le stationnement pour vélos

~~Les dispositions sur le stationnement pour vélos découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:~~

~~Action 3.5 : Favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement~~

~~Action 17.2 : Réduire les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre
Ces dispositions visent aussi plus précisément à :~~

- ~~• assurer la présence d'espaces de stationnement pour vélos à proximité des principales concentrations d'activités urbaines.~~

Dispositions

~~La réglementation d'arrondissement doit comprendre des dispositions portant sur les exigences de stationnement pour vélos lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment.~~

3. Un Centre prestigieux, convivial et habité

Mise en contexte

Les dispositions sur les projets générant des impacts microclimatiques découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 7.1 : Assurer une qualité supérieure de l'architecture et des aménagements au Centre
- Action 7.4 : Raffermer ou améliorer le caractère particulier de certains axes du Centre
- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- améliorer le confort des piétons dans les lieux publics (rues, parcs, places et squares) en limitant les impacts des constructions sur les conditions de vent et d'ensoleillement.

Dispositions

3.1 Les projets générant des impacts microclimatiques

Mise en contexte

3.1.1 Les impacts sur l'ensoleillement

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une construction qui dépasse la hauteur sur rue dans un secteur identifié sur le plan joint en annexe A à la fin du document complémentaire et intitulé « Les secteurs de grandes hauteurs » tende à assurer une durée minimale d'ensoleillement à l'équinoxe d'au moins :
 - 150 minutes consécutives entre 12 et 15 h sur les rues d'ambiance d'orientation est-ouest identifiées sur la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre»;
 - 150 minutes consécutives ou une durée minimale d'ensoleillement résultant des hauteurs maximales en mètres sur rue sur les rues d'ambiance d'orientation nord-sud identifiées sur la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre»;
 - 90 minutes consécutives entre 12 et 15 h sur les rues d'orientation est-ouest autres que les rues d'ambiance identifiées sur la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre »;
 - 90 minutes consécutives ou une durée minimale d'ensoleillement résultant des hauteurs maximales en mètres sur rue sur les rues d'orientation nord-sud autres que les rues d'ambiance identifiées sur la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre »;

- 8 heures consécutives entre 8 et 18 h sur au moins 50 % de la superficie des parcs et lieux publics, durée établie en fonction des hauteurs maximales en mètres prescrites et du potentiel de développement des terrains adjacents et évaluée avec et sans le projet.
- L' étude des impacts sur l'ensoleillement d'une construction située dans un secteur identifié sur le plan joint à la fin du document complémentaire et intitulé « Les secteurs de grandes hauteurs » doit être réalisée en fonction des paramètres suivants :
 - l'évaluation de l'ensoleillement doit être effectuée avec et sans le projet;
 - l'évaluation de l'ensoleillement doit considérer le potentiel de développement des terrains adjacents, déterminé par les hauteurs maximales sur rues;
 - la période d'ensoleillement à considérer lors de l'évaluation de l'impact sur une voie publique doit correspondre à la durée de la course du soleil d'un côté à l'autre de l'emprise de la voie publique, de telle sorte qu'au moins un trottoir soit ensoleillé.

3.1.2 Les impacts éoliens

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une construction qui dépasse la hauteur sur rue dans un secteur identifié sur le plan joint en annexe A à la fin du document complémentaire et intitulé « Les secteurs de grandes hauteurs» doit :
 - tendre à ne pas générer d'impact éolien dont la vitesse moyenne au sol, calculée sur une base horaire, soit supérieure à 15 km/h en hiver et à 22 km/h en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 15 % du temps sur une rue d'ambiance identifiée à la carte 2.3.3 intitulée « Les axes structurants du Centre », à 25 % sur les autres rues identifiées à ce plan et à 10 % dans un parc, un lieu public et une aire de détente;
 - tendre à ne pas générer de rafales au sol qui dépassent une vitesse au sol de 75 km/h durant plus de 1 % du temps. La période de référence pour l'évaluation de la rafale doit être de 2 secondes ou moins, avec une turbulence de 30 %.

3.2 Le commerce au Centre

Mise en contexte

Les dispositions sur le commerce au Centre découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 5.2 : Renforcer l'attrait commercial du Centre
- Action 6.2 : Consolider la fonction résidentielle au Centre

Ces dispositions visent plus spécifiquement à :

- assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments sur les principales rues commerçantes du Centre;

- assurer l'intégration des galeries marchandes sur les principales rues commerçantes du Centre par la présence d'espaces commerciaux directement accessibles de la rue;
- régir l'implantation d'activités potentiellement nuisibles à la quiétude des résidents.

Dispositions

3.2.1 La continuité commerciale et l'ouverture des façades

- La réglementation d'arrondissement, pour les emplacements situés en bordure des rues commerçantes du Centre identifiées à l'illustration « Rues commerçantes du Centre à consolider », doit exiger :
 - que les locaux du rez-de-chaussée des bâtiments en bordure de la voie commerçante soient occupés par un commerce ou un équipement collectif ou institutionnel;
 - que chaque établissement occupant une superficie de plancher au rez-de-chaussée et qui est adjacent en tout ou en partie à une façade donnant sur une de ces rues soit directement accessible à partir de cette rue commerçante;
 - que la superficie des ouvertures prédomine sur les façades du rez-de-chaussée d'un commerce donnant sur ces rues.

3.2.2 Le contingentement de certains usages

- Dans les milieux de vie du Centre illustrés à la carte 2.3.2, intitulée « Un Centre habité », la réglementation d'arrondissement doit, pour les restaurants, débits de boissons alcoolisées, salles d'amusement, établissements exploitant l'érotisme et salles de danse de fin de nuit, et ce, lorsqu'ils sont situés dans un secteur de faible intensité commerciale :
 - inclure des dispositions exigeant une distance minimale entre établissements de même type;
 - prévoir une superficie de plancher maximale;
 - exiger que les accès et sorties, sauf les issues de secours, soient localisés directement sur une rue où le commerce est autorisé.

4. Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

Le document complémentaire ne comprend aucune disposition portant sur cette orientation.

5. Un paysage urbain et une architecture de qualité

5.1 La prédominance du mont Royal

Mise en contexte

Les dispositions sur la prédominance du mont Royal découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 11.1 : Préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain
- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- préserver la distinction des deux massifs formés par la montagne et les immeubles du Centre des affaires;
- protéger et mettre en valeur les vues vers et à partir de la montagne.

Dispositions

5.1.1 Les limites de hauteur

- La réglementation d'arrondissement ne peut permettre une hauteur de bâtiment supérieure à la moins élevée des hauteurs suivantes :
 - Une hauteur de 232,5 mètres au-dessus du niveau de la mer; Une hauteur de 200 mètres.
 - La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie ne peut prévoir des limites de hauteur en mètres supérieures aux limites de hauteur en mètres indiquées à la carte intitulée « Les limites de hauteur » jointe à la partie II du Plan.

5.1.2 La silhouette du Centre

- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit prévoir qu'un bâtiment qui dépasse la hauteur sur rue dans un secteur identifié sur la carte jointe en annexe A à la fin du document complémentaire, intitulé « Les secteurs de grandes hauteurs », doit tendre à s'insérer dans la silhouette du Centre, telle que représentée à l'illustration intitulée « La silhouette du Centre », jointe en annexe B à la fin du présent document complémentaire.
- La réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit prévoir qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment qui dépasse la hauteur sur rue dans un secteur identifié sur la carte jointe en annexe A à la fin du présent document complémentaire, intitulée « Les secteurs de grandes hauteurs », doit être réalisé en soignant l'intégration architecturale des équipements mécaniques et des constructions

hors toit, notamment quant à la volumétrie, aux matériaux de revêtement et aux teintes utilisés.

5.1.3 Les vues

- La réglementation d'arrondissement doit inclure des règles ou des critères assurant qu'un projet de construction d'un nouveau bâtiment ou d'agrandissement d'un bâtiment doit tendre à maintenir des vues sur la montagne et sur le fleuve lorsque ce bâtiment est situé à l'extrémité ou sur le parcours d'une vue identifiée sur l'une des cartes intitulées « Les vues d'intérêt depuis le mont Royal » et « Les vues d'intérêt vers le mont Royal » respectivement jointes en annexes C et D à la fin du présent document complémentaire et telles qu'illustrées aux documents intitulés « Illustrations des vues d'intérêt offertes depuis et vers le mont Royal » joints en annexe E à la fin du présent document complémentaire.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir que le paragraphe précédent ne s'applique pas à un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment dont la hauteur n'excède pas les cotes altimétriques identifiées sur les cartes intitulées « Cotes altimétriques des vues », jointes en annexe F à la fin du présent document complémentaire ou la hauteur minimale prescrite par la réglementation d'arrondissement en date du 6 mai 2009.
- Pour les secteurs à construire ou à transformer identifiés à la carte 1.1 intitulée « Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer » qui offrent des vues du mont Royal, la réglementation d'arrondissement doit prévoir, par critères, la mise en valeur de ces vues.

5.2 — Le parcours riverain

Mise en contexte

Les dispositions sur le parcours riverain découlent de l'énoncé suivant du Plan d'urbanisme :

Action 11.2 : Affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain.

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- favoriser la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères du parcours longeant les rives du fleuve Saint-Laurent, des lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes, de la rivière des Prairies, du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc;
- assurer des accès visuels aux plans d'eau à partir du parcours riverain.

Dispositions

5.2.1 — La protection des vues

La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères que l'implantation ou la configuration d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, d'un mur ou d'une clôture situé sur un terrain qui relie le parcours riverain, identifié à l'illustration « Le parcours riverain », au fleuve, aux lacs Saint-Louis ou des Deux-Montagnes, à la rivière des Prairies, au canal de Lachine ou au canal de l'Aqueduc doit tendre à maintenir ou à créer une percée visuelle à partir du parcours

riverain vers les plans et les cours d'eau, tout en maintenant le caractère végétal des terrains et des berges.

À cette fin, l'implantation ou la hauteur d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, d'un mur ou d'une clôture doivent être établies de manière à favoriser les vues entre les bâtiments ou au-dessus des murs et des clôtures sur les plans d'eau et à mettre en valeur les vues exceptionnelles sur un élément significatif du paysage tel qu'une île, des rapides, une montagne, un clocher, en tenant compte de la végétation et des niveaux de terrain existants et projetés.

5.2.2 L'agrandissement ou la construction d'un bâtiment

La réglementation d'arrondissement doit prévoir, par règles ou par critères, qu'un projet d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment situé sur un terrain qui borde le parcours riverain identifié à l'illustration « Le parcours riverain » doit être réalisé de manière à assurer son intégration au bâtiment, au milieu d'insertion et au caractère d'ensemble du secteur.

À cette fin, un projet d'agrandissement doit :

- prendre en considération le caractère du bâtiment à agrandir : type, expression et caractéristiques architecturales telles que parements, couronnements et ouvertures;
- tenir compte du traitement des agrandissements sur un même type de bâtiment quant aux dimensions, à la disposition par rapport au volume principal et aux caractéristiques architecturales propres aux agrandissements;
- respecter, mettre en valeur ou s'adapter à l'expression architecturale du bâtiment ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec la valeur architecturale du bâtiment;
- prendre en considération ses effets sur le terrain et sur les constructions voisines de manière à préserver ou mettre en valeur le caractère du terrain et du milieu dans lequel il se trouve ou y être compatible, en accord avec leur valeur.

Un projet de construction doit :

- prendre en considération le caractère des constructions voisines : types de bâtiments, dimensions, mode et taux d'implantation, parements, formes de toits, ouvertures, niveaux des accès et saillies;
- respecter, mettre en valeur ou s'adapter aux qualités du terrain et au caractère d'ensemble du milieu ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec la valeur et l'homogénéité du milieu.

Dans le cas où les bâtiments du secteur n'ont pas de caractéristiques communes ou dans le cas où le caractère du secteur ne présente pas d'intérêt architectural ou urbain compatible avec le caractère des secteurs voisins, le projet doit contribuer à atténuer les irrégularités du secteur en se basant sur les caractéristiques des bâtiments ayant le plus d'intérêt architectural ou urbain et les caractéristiques communes des secteurs voisins, de manière à rehausser la valeur de l'ensemble.

5.3 Les commerces de moyenne ou de grande surface

Mise en contexte

Les dispositions sur les commerces de moyenne ou de grande surface découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

Moyens de mise en œuvre :

- mettre en place un cadre de contrôle réglementaire à l'échelle municipale assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et de grande surface et visant à en contrôler la qualité architecturale et l'insertion urbaine;
- améliorer le paysage urbain et assurer un meilleur encadrement de la rue par les commerces, les centres commerciaux et les commerces de moyenne ou de grande surface en favorisant l'implantation des bâtiments en bordure des voies publiques, en prévoyant des hauteurs de construction adaptées au gabarit des artères et en limitant le nombre et la dimension des accès véhiculaires.

Les dispositions sur les commerces de moyenne ou de grande surface visent aussi, plus spécifiquement, à :

- encadrer l'implantation des bâtiments et des ensembles commerciaux de moyenne ou de grande surface afin d'en assurer la qualité de l'architecture et de l'insertion urbaine;
- assurer une insertion harmonieuse des projets dans le respect des caractéristiques dominantes des milieux;
- favoriser la qualité architecturale des projets ainsi que la création d'environnements structurés, attrayants et sécuritaires pour le piéton.

Dispositions

5.3.1 Les impacts sur la circulation

- Lorsqu'un projet commercial de moyenne ou de grande surface d'une superficie supérieure à 4 000 m² est approuvé en suivant la procédure prévue pour un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble ou pour un usage conditionnel, la réglementation d'arrondissement doit prévoir la réalisation d'une étude d'impact sur la circulation de manière à identifier les impacts de l'implantation du projet et les moyens de les pallier ou de les atténuer, le cas échéant.

5.3.2 Les critères d'implantation et d'intégration architecturale

- La réglementation d'arrondissement doit prescrire que tout projet comportant un établissement commercial de moyenne ou de grande surface doit être assujéti aux critères suivants :

IMPLANTATION

- Un projet commercial de moyenne ou de grande surface doit tendre à être implanté le plus près possible de la voie publique. L'aire de stationnement doit tendre à être implantée, le cas échéant, sur le côté, à l'arrière du bâtiment ou en sous-sol plutôt qu'en façade.

ARCHITECTURE

Expression architecturale

- Les façades des bâtiments doivent refléter leur fonction tout en s'harmonisant avec les caractéristiques du tissu urbain environnant.
- L'expression architecturale du bâtiment et l'utilisation de détails, de couleurs et de matériaux doivent être coordonnées sur l'ensemble des élévations de manière à composer une image cohérente et visuellement intéressante.
- Les murs latéraux et arrière visibles d'une voie publique doivent être traités avec soin et présenter un caractère architectural s'apparentant à celui de la façade principale.
- L'usage de coloris clairs et intenses doit être modéré et réservé à souligner certains détails des bâtiments.
- Les matériaux utilisés doivent être choisis de manière à assurer une continuité de traitement et une apparence finie du bâtiment.

Ouvertures et accès

- La façade principale d'un bâtiment doit comporter des ouvertures dans une proportion significative de façon à contribuer à l'animation de la rue ou à la qualité de l'ensemble commercial le cas échéant.
- L'entrée principale de chaque commerce doit être située face à une voie publique ou en être visible. Les accès et les entrées doivent être conçus et positionnés de manière à assurer leur lisibilité immédiate.

Toits

- Tout équipement hors toit doit être intégré au bâtiment ou dissimulé par un écran s'intégrant à l'architecture du bâtiment, lorsque visible de la voie publique. Le verdissement des toits est encouragé.

Quais

- Les quais et les aires de chargement doivent être situés et traités de manière à minimiser les impacts associés à la circulation des camions et aux activités de livraison, particulièrement lorsqu'à proximité d'une zone résidentielle.

Aires à rebuts

- Les aires à rebuts doivent être intégrées à l'architecture du bâtiment et être conçues de manière à minimiser les nuisances qui leur sont associées, notamment le bruit et les odeurs.

Structures de stationnement

- Tout bâtiment destiné à des fins de stationnement doit être conçu pour s'harmoniser avec le traitement architectural du bâtiment principal et présenter une qualité architecturale au moins équivalente.

ACTIVITÉS EXTÉRIEURES ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

Entreposage extérieur

- L'entreposage extérieur ne pourra s'effectuer que dans une aire réservée à cette fin s'intégrant à l'architecture du bâtiment et à l'aménagement paysager.

Circulations piétonnes

- Le projet doit assurer des cheminements piétonniers sécuritaires et attrayants depuis la voie publique jusqu'à l'entrée de chaque bâtiment ou établissement. Par ailleurs, l'aire de stationnement doit comporter des trottoirs ou autre cheminement protégé dont le nombre est suffisant pour assurer le déplacement sécuritaire des piétons à travers l'aire de stationnement.

Zone tampon

- En bordure d'habitations, l'aménagement paysager doit comporter une zone tampon en vue d'atténuer les impacts associés à la présence des activités commerciales.

Éclairage extérieur

- L'éclairage extérieur doit être conçu de manière à assurer une bonne visibilité des lieux ainsi qu'à procurer un sentiment de sécurité aux usagers. Il doit également être conçu de manière à minimiser les impacts sur les propriétés adjacentes et les voies publiques, par des moyens tels que la diminution de la hauteur des fûts des lampadaires, l'orientation de l'éclairage vers le bas et l'emploi de dispositifs qui limitent la diffusion latérale de la lumière.

Aires de verdure et plantation

- L'aire réservée au stationnement doit comprendre des aires des types suivants :
- une bande de verdure plantée en bordure de la voie publique;
- une bande de verdure longeant la limite de propriété lorsque celle-ci borde une zone résidentielle.
- Lorsque la superficie de l'aire de stationnement est supérieure à 1 000 mètres carrés, des îlots de verdure ornementaux plantés sont aménagés selon une superficie et un nombre suffisants pour assurer un environnement attrayant,

confortable et sécuritaire, et contribuer à la structuration et à la lisibilité de l'aire de stationnement.

5.4 La compatibilité des dispositions d'urbanisme de part et d'autre des limites d'arrondissements

Mise en contexte

Les dispositions sur la compatibilité des dispositions d'urbanisme de part et d'autre des limites d'arrondissements découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme :

- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais
- Action 20.1 : Régir l'impact des nuisances

Ces dispositions visent aussi plus particulièrement à :

- assurer la compatibilité et la prise en compte des impacts des projets aux limites d'arrondissements.

Dispositions

5.4.1 L'impact des constructions plus élevées

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un projet de construction, situé sur un terrain adjacent à un terrain dans un autre arrondissement sur lequel l'habitation est permise, dont la hauteur dépasse de plus de la moitié la hauteur permise sur ce terrain adjacent, tienne compte des éléments suivants:
 - l'impact de son insertion sur le cadre bâti et les dégagements visuels existants;
 - l'impact qu'il génère sur l'éclairage naturel et sur l'ensoleillement des propriétés résidentielles dans l'arrondissement voisin de manière à tendre à ne pas créer un impact supérieur à celui d'un projet qui pourrait être construit à une hauteur de la moitié supérieure à la hauteur permise sur le terrain situé dans l'autre arrondissement.

5.4.2 L'intégration générale des projets

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un projet de construction ou d'agrandissement, situé sur un terrain bordant une voie publique donnant accès de chaque côté à un terrain riverain et où une limite d'arrondissement fait face à ce terrain, le longe ou le traverse, tienne compte des éléments suivants:
 - le projet doit être compatible quant à la hauteur, à l'alignement, au mode d'implantation, à l'aménagement de la cour avant, à la localisation des accès aux aires de stationnement, aux parements et aux enseignes avec le bâtiment et le secteur

situés en face ou à côté et avec les dispositions en vigueur dans l'autre arrondissement ou municipalité.

5.4.3 Le contingentement

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir que les dispositions de contingentement d'un usage tiennent compte des établissements de même nature situés dans un autre arrondissement où des mesures de contingentement sont en vigueur pour cet usage, lorsque ces mesures portent sur des secteurs contigus situés dans deux arrondissements.

~~5.4.4 Le contrôle des nuisances à la source~~

- ~~● La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un entreposage extérieur soit dissimulé derrière un écran opaque constitué préférentiellement d'éléments végétaux de manière à ne pas être visible d'un terrain qui lui est adjacent dans un autre arrondissement, lorsque l'habitation est permise sur ce terrain.~~
- ~~● La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un terrain soit affecté à un usage dont les émissions de poussières, d'odeurs, de fumées, de vibrations, de lumière ou de bruits, ou les effets de la circulation des véhicules sur ce terrain, inhérente à cet usage, soient limités lorsque ce terrain est adjacent ou fait face à un terrain à vocation résidentielle situé dans un autre arrondissement.~~

5.5 Les impacts microclimatiques

Mise en contexte

Les dispositions sur les impacts microclimatiques découlent de l'énoncé suivant du Plan d'urbanisme:

- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- améliorer le confort des piétons dans les lieux publics (rues, parcs, places et squares)
- en limitant les impacts des constructions sur les conditions de vent et d'ensoleillement.

Dispositions

5.5.1 Les impacts sur l'ensoleillement

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une construction qui dépasse de la moitié la hauteur moyenne en mètres des bâtiments situés dans un rayon de 50 m, dans une zone ou un secteur de zonage où est autorisée une hauteur égale ou supérieure à 23 m ou supérieure à 6 étages, tienne compte de son impact sur l'éclairage naturel et sur l'ensoleillement des propriétés résidentielles voisines ainsi que sur l'ensoleillement des rues, parcs et lieux publics. Pour le calcul de la hauteur moyenne, sont exclus les bâtiments dont la hauteur n'est pas conforme aux limites de hauteurs prescrites par la réglementation de l'arrondissement.

5.5.2 Les impacts éoliens

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une construction qui dépasse de la moitié la hauteur moyenne en mètres des bâtiments, situés dans un rayon de 50 m, dans une zone ou un secteur de zonage où est autorisée une hauteur égale ou supérieure à 23 m ou supérieure à 6 étages, doit :
 - tendre à ne pas générer d'impact éolien dont la vitesse moyenne au sol, calculée sur une base horaire, soit supérieure à 15 km/h en hiver et à 22 km/h en été, avec une fréquence de dépassement maximale correspondant à 25 % du temps sur une voie publique et à 10 % dans un parc, un lieu public et une aire de détente;
 - tendre à ne pas générer des rafales au sol qui dépassent une vitesse au sol de 75 km/h durant plus de 1 % du temps. La période de référence pour l'évaluation de la rafale doit être de 2 secondes ou moins, avec une turbulence de 30 %.
- Pour le calcul de la hauteur moyenne, sont exclus les bâtiments dont la hauteur n'est pas conforme aux limites de hauteurs prescrites par la réglementation de l'arrondissement.

5.6 Les arbres

Mise en contexte

Les dispositions sur les arbres découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 1.2 : Aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie
- Action 11.3 : Préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal
- Action 17.1 : Soutenir un aménagement urbain plus sain

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- régir l'abattage des arbres sur le domaine privé; contribuer au verdissement du territoire.

Dispositions

5.6.1 ~~L'abattage d'arbres~~

~~La réglementation d'arrondissement doit exiger l'obtention d'un permis ou d'un certificat d'autorisation pour l'abattage d'un arbre dans la cour avant ou pour l'abattage d'un arbre sur un terrain sans construction.~~

~~La réglementation d'arrondissement doit limiter la possibilité de délivrance d'un permis ou d'un certificat d'autorisation pour l'abattage d'un arbre aux situations suivantes :~~

- ~~• l'arbre est susceptible de causer un dommage à un bien;~~
- ~~• l'arbre est mort ou atteint d'une maladie irréversible;~~
- ~~• l'arbre est situé dans l'aire d'implantation d'une construction ou à proximité de celle-ci, sauf s'il s'agit d'une enseigne.~~

5.6.2 La préservation d'arbres

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un projet de construction ou d'agrandissement sur un emplacement situé dans un bois identifié à la carte 2.6.3, intitulée « Le patrimoine naturel », et non compris dans un écoterritoire, doit être réalisé de manière à maximiser la conservation des arbres présentant un grand intérêt sur le plan écologique ou esthétique.

~~5.6.3 La protection d'arbres~~

~~La réglementation d'arrondissement doit comprendre des dispositions sur la protection d'un arbre et de ses racines lors de travaux de construction.~~

~~5.6.4 La plantation d'arbres~~

~~La réglementation d'arrondissement doit comprendre des dispositions exigeant la plantation d'arbres lors de la construction d'un nouveau bâtiment ou de l'agrandissement d'un bâtiment existant.~~

5.7 L'aménagement des cours avant

Mise en contexte

Les dispositions sur l'aménagement des cours avant découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 1.2 : Aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie
- Action 14.1 : Améliorer l'image des corridors routiers montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- assurer une bonne intégration des aires de stationnement en façade des bâtiments.

Dispositions

- La réglementation d'arrondissement doit :
 - exiger un plan illustrant l'aménagement d'une cour où l'on projette ou modifie une aire de stationnement en façade d'un bâtiment, lors d'une demande de permis ou de certificat pour la construction, la transformation ou l'agrandissement d'un immeuble, ou pour l'aménagement d'une aire de stationnement;
 - exiger l'obtention d'un permis ou d'un certificat pour aménager ou réaménager une aire de stationnement en façade, lorsqu'aucun permis ou certificat de construction, de transformation ou d'agrandissement d'un immeuble n'est requis;
 - régir ou prohiber, selon les caractéristiques du milieu, l'aménagement d'une aire de stationnement en façade d'un bâtiment;
 - régir ou prohiber, dans les secteurs ou zones exclusivement résidentiels, le stationnement en façade de tout véhicule autre qu'un véhicule de promenade.

- La réglementation d'arrondissement sur le stationnement en façade doit porter sur les aspects suivants :
 - les matériaux de revêtement de surface de l'aire de stationnement et de la voie d'accès;
 - les dimensions minimales et maximales d'une unité de stationnement;
 - le nombre d'accès à l'aire de stationnement par voie publique;
 - la largeur maximale d'une voie d'accès à une aire de stationnement;
 - le dégagement de l'aire de stationnement du bâtiment principal, de la limite latérale du terrain et de la limite de l'emprise de la voie publique et leur aménagement paysager;
 - l'obligation pour un véhicule d'accéder à l'aire de stationnement et à la voie publique en marche avant, sans qu'il soit nécessaire de déplacer un autre véhicule, pour une aire de stationnement de 5 unités et plus;
 - l'aménagement d'une aire de stationnement ne doit pas nécessiter, sauf exception, l'abattage d'un arbre propriété de la Ville.

- Lorsque l'aménagement d'une aire de stationnement en façade d'un bâtiment est approuvé en suivant la procédure prévue pour un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble ou pour un usage conditionnel, l'évaluation du projet doit inclure les critères suivants :
 - la contribution de l'aménagement paysager à l'organisation d'une aire de stationnement et à son intégration au site;
 - le respect des caractéristiques du milieu environnant;
 - l'emplacement sur le site évite ou minimise l'abattage d'arbres.

5.8 Les antennes et les équipements mécaniques et ~~les enseignes publicitaires~~

Mise en contexte

Les dispositions sur les antennes, les équipements mécaniques et les enseignes publicitaires découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 12.1 : Favoriser une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais
- Action 13.1 : Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public
- Action 14.1 : Améliorer l'image des corridors routiers montréalais

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- Limiter l'impact visuel des équipements mécaniques et des enseignes publicitaires;
- Limiter l'impact visuel et assurer l'harmonisation des installations d'antennes, rendre cohérentes pour l'ensemble de la Ville les règles, normes et critères qui en gèrent l'implantation et l'apparence, donner un droit de regard aux élus sur leurs autorisations par le recours à la procédure des usages conditionnels sans compromettre une couverture d'ondes adéquate sur l'ensemble du territoire de la Ville.

Dispositions

5.8.1 Les antennes

- La réglementation d'arrondissement doit régir l'implantation d'une antenne accessoire sur un bâtiment ou sur un terrain de façon à limiter sa visibilité de la voie publique.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir que l'installation d'une antenne émettrice non accessoire et de ses équipements et la construction d'un support pour une antenne émettrice non accessoire, respecte les procédures d'autorisation, les règles, les conditions et les critères prévus aux articles 5.8.1.1 à 5.8.1.4 formulés pour tenir compte des circonstances locales. L'émission d'un permis fait foi de l'acceptation par l'autorité compétente.

5.8.1.1 Les antennes sur le domaine public

- La réglementation d'arrondissement doit régir l'implantation d'une antenne et de son équipement installés sur le domaine public sur un élément de mobilier urbain, tel un support de lampadaire ou de feux de circulation ou sur un poteau, par normes ou par critères, dans une zone à prédominance d'industries ou d'équipements de transport, de communication ou de grandes infrastructures et par usages conditionnels, ailleurs que dans ces zones.
- Une telle réglementation doit exiger que soient fournis :
 - Un plan montrant le déploiement du réseau dont fait partie l'antenne qui fait l'objet de la demande dans un secteur;
 - Un plan montrant l'implantation de l'antenne;
 - Un photo-montage couleur montrant l'implantation de l'antenne et de ses équipements.
 - Une telle réglementation doit prévoir les normes ou critères suivants :
 - L'implantation d'antennes en bordure d'autoroutes et de voies de grande circulation ou dans une zone commerciale ou d'équipements publics lourds doit être favorisée;
 - L'implantation d'une antenne dans une zone patrimoniale ou résidentielle, un parc et un secteur à grande circulation piétonnière doit être évitée.
- L'autorisation d'une antenne et de son équipement installés sur le domaine public sur un élément de mobilier urbain tel un support de lampadaire ou de feux de circulation ou sur un poteau, doit être assortie de normes, critères ou conditions de manière à ce que les exigences suivantes soient rencontrées :
 - Les appareils ou équipements reliés à une antenne doivent être installés dans le sol ou à l'intérieur d'un cabinet ou d'un boîtier pour dissimuler les fils et les raccordements;
- Une antenne, incluant les appareils et équipements qui y sont reliés, et son boîtier :
 - ne doivent pas être installés devant un immeuble assujéti à des mesures de protection prévues à la Loi sur les biens culturels, L.R.Q., chapitre B-4, ou un bâtiment d'intérêt patrimonial ou architectural identifié au plan d'urbanisme;

- ne peuvent être installés sur un support de lampadaire ou de feux de circulation que s'il n'a pas de caractère distinctif ornemental ou de design contemporain, à moins d'être dissimulés à l'intérieur du support;
 - ne peuvent être installés dans un espace situé entre une fenêtre d'une habitation ou un balcon et une chaussée et doivent être installés dans le sens parallèle à la circulation;
 - doivent s'intégrer au support de lampadaire ou de feux de circulation ou au poteau en étant peint de la même couleur et en ayant le même fini.
- Une antenne doit être la plus petite possible et tendre à avoir le même diamètre que le support de lampadaire ou de feux de circulation sur lequel elle est installée, sans excéder une largeur, une profondeur ou un diamètre de 25 cm. Sauf pour un lampadaire en forme de col de cygne, elle peut être installée sur le dessus du support s'il n'y a pas d'éléments décoratifs ou d'éclairage. Lorsqu'elle ne peut être installée sur le dessus du support, elle doit être fixée près du support à l'aide d'une attache discrète qui intègre tout filage ou câblage;
 - Un boîtier doit être le plus petit possible et avoir une forme étroite et mince qui tend à être équivalente à celle d'une tête de feux de circulation, sans avoir une épaisseur supérieure à 40 cm et une largeur supérieure à 56 cm sur un support de lampadaire ou de feu de circulation et à 65 cm sur un poteau. Il doit être installé derrière un panneau de signalisation ou de feux de circulation de manière à réduire sa visibilité.
 - Tout filage ou câblage doit être incorporé à l'intérieur d'un support évidé ou, si le support n'est pas évidé, être dissimulé dans un conduit.

5.8.1.2 Un support d'antenne et une antenne

- La réglementation d'arrondissement doit régir l'implantation d'un support d'antenne de 10 mètres et moins de hauteur à partir du sol et régir une antenne et ses équipements de plus de 1 mètre carré installés sur un tel support d'antenne de façon à limiter sa visibilité de la voie publique.
- La réglementation d'arrondissement doit régir l'implantation d'un support d'antenne de 10 mètres de hauteur et plus à partir du sol ou une antenne et ses équipements de plus de 1 mètre carré installés sur un tel support d'antenne par normes ou par critères, dans une zone à prédominance d'industries ou d'équipements de transport, de communication ou de grandes infrastructures et par usages conditionnels, dans une zone à prédominance de commerces où l'habitation n'est pas autorisée.
- Une telle réglementation doit exiger que soient fournis :
 - Un plan montrant l'implantation du support d'antenne, des antennes et des équipements par rapport au bâtiment ou au terrain;
 - Un photo-montage couleur montrant l'implantation du support d'antenne, des antennes et des équipements;
 - Un plan de couverture d'ondes;
 - Un plan démontrant l'emplacement des bâtiments et des supports d'antenne dotés d'antennes dans un rayon d'un kilomètre et un document justifiant

- l'impossibilité d'utiliser un support d'antenne existant pour implanter une nouvelle antenne;
 - Une justification technique ainsi qu'un plan d'aménagement démontrant qu'il sera possible de partager le support d'antenne avec d'autres utilisateurs; Un plan d'aménagement paysager du terrain.
- Une telle réglementation doit prévoir les normes ou critères suivants :
 - L'implantation d'un support d'antenne dans un secteur bénéficiant déjà d'une couverture d'ondes adéquate doit être évitée;
 - L'installation d'une antenne sur un toit ou sur un mur d'un bâtiment en hauteur doit être favorisée;
 - Le design et la couleur d'un support d'antenne doivent tendre à en atténuer l'impact, l'intégrer à son environnement et contribuer à sa mise en valeur;
 - L'implantation d'un support d'antenne dans une zone ou à proximité d'une zone présentant des caractéristiques d'intérêt patrimonial, historique, écologique, naturel, paysager ou archéologique doit être évitée;
 - Le choix de l'emplacement d'un support d'antenne, d'une antenne ou d'un équipement doit minimiser son impact sur un bâtiment ou une zone sensible comme une zone résidentielle ou institutionnelle (garderie, école, hôpital) située à proximité;
 - Un support d'antenne doit être implanté à un endroit de façon à ne pas masquer une percée visuelle ou un paysage d'intérêt et ses caractéristiques doivent tendre à s'intégrer aux caractéristiques du site.
- L'autorisation d'un support d'antenne de 10 mètres de hauteur et plus à partir du sol ou une antenne et ses équipements de plus de 1 mètre carré installés sur un tel support d'antenne, doit être assortie de règles, critères ou conditions de manière à ce que les exigences suivantes soient rencontrées :
 - La configuration d'un support d'antenne doit offrir un potentiel pour l'installation future d'autres antennes afin de réduire le nombre de support d'antenne dans un secteur;
 - L'implantation, les caractéristiques du support d'antenne, les antennes et leur fonctionnement ne doivent pas nuire au développement ni à l'exploitation des infrastructures et des équipements de la Ville;
 - Le terrain sur lequel sont installés un support d'antenne et ses équipements doit être aménagé de manière à les dissimuler d'une voie de circulation ou d'un terrain adjacent;
 - Un support d'antenne et ses équipements doivent être installés en cour arrière ou en retrait des bâtiments adjacents ou de l'alignement de construction, s'il n'y a pas de bâtiment;
 - L'équipement au sol d'une antenne doit être installé à l'intérieur d'une construction fermée peu visible et intégrée à l'environnement par sa volumétrie, son revêtement extérieur, sa forme et par un aménagement paysager.

5.8.1.3 Les antennes sur un mur

- Une antenne sur un mur doit être régie par normes ou par critères. La réglementation d'arrondissement doit exiger que soient fournis :
 - Un plan montrant l'implantation de l'antenne et de son équipement sur le bâtiment et le terrain;
 - Un photo-montage couleur montrant l'implantation de l'antenne et de son équipement ainsi que toute autre antenne et tout autre équipement accessoire déjà installés ou à être installés sur le bâtiment.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir des normes ou des critères :
 - Évitant qu'une antenne ne vienne surcharger visuellement un mur;
 - Favorisant l'emplacement, la dimension et la couleur d'une antenne, d'un support ou d'un conduit électrique qui tendent à les rendre invisibles d'une voie publique;
 - Favorisant l'installation de l'équipement d'une antenne sur un toit à l'intérieur d'une construction fermée non visible d'une voie publique.

5.8.1.4 Les antennes sur un toit

- Une antenne sur un toit doit être régie par normes ou par critères. La réglementation d'arrondissement doit exiger que soient fournis :
 - Un plan montrant l'implantation de l'antenne et de son équipement sur le bâtiment et le terrain;
 - Un photo-montage couleur montrant l'implantation de l'antenne et de son équipement ainsi que toute autre antenne et tout autre équipement déjà installés ou à être installés sur le bâtiment.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir des normes ou des critères:
 - Favorisant le positionnement d'une antenne et de son équipement de façon à ce qu'ils ne soient pas visibles d'une rue adjacente en exigeant, selon sa hauteur, un recul par rapport à la façade;
 - Favorisant l'intégration d'une antenne, d'un support ou d'un conduit électrique au bâtiment sur lequel ils sont installés;
 - Évitant qu'une antenne ne vienne surcharger visuellement un toit.

5.8.2 Les équipements mécaniques

- La réglementation d'arrondissement doit régir l'implantation d'un équipement mécanique sur un bâtiment ou un terrain de façon à limiter sa visibilité de la voie publique;
- À l'égard des territoires identifiés à la carte intitulée « Secteurs requérant l'intégration soignée des équipements et constructions hors toit » jointe en annexe G à la fin du présent document complémentaire, la réglementation d'arrondissement doit inclure :
 - des règles ou des critères assurant qu'un projet de construction ou de modification d'un bâtiment ou d'une partie de bâtiment visible depuis les points d'observation A, F et R identifiés sur la carte intitulée « Les vues d'intérêt depuis le mont Royal » jointe en annexe C à la fin du présent

document complémentaire, soit conçu en soignant l'intégration architecturale des équipements mécaniques ou des constructions hors toit, notamment quant à la volumétrie, aux matériaux de revêtement et aux teintes utilisés.

5.8.3 Les enseignes publicitaires

La réglementation d'arrondissement doit interdire les enseignes publicitaires sur les emplacements suivants :

- un territoire identifié à la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti », à l'exception d'un ensemble urbain d'intérêt;
- un site du patrimoine et un bâtiment cité;
- un lieu d'un bien culturel, d'un site historique et d'un monument historique au sens de la Loi sur les biens culturels;
- un emplacement d'un bâtiment d'intérêt patrimonial ou architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle énuméré à la partie II du Plan d'urbanisme, intitulée « Les documents d'arrondissements »;
- un terrain qui borde le parcours riverain identifié à l'illustration intitulée « Le parcours riverain » d'un parcours d'entrée de ville ou entre le parcours riverain ou entre le parcours riverain ou la route panoramique et l'eau.

6. Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

6.1 L'arrondissement historique et naturel du mont Royal

Mise en contexte

Les dispositions sur l'arrondissement historique et naturel du mont Royal découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 1.2 : Aménager des espaces verts publics et privés qui contribuent à enrichir les milieux de vie
- Action 10.1 : Assurer une intégration harmonieuse des ensembles institutionnels au milieu urbain
- Action 11.1 : Préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain
- Action 11.3 : Préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal
- Action 15.1 : Protéger les secteurs d'intérêt patrimonial
- Action 15.2 : Protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial
- Action 15.3 : Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique
- Action 16.1 : Préserver et mettre en valeur les milieux naturels en favorisant leur intégration au développement urbain
- Action 17.1 : Soutenir un aménagement urbain plus sain.

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- protéger le caractère architectural, historique, paysager et naturel de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal et assurer l'intégration des constructions et des aménagements dans le respect et la mise en valeur de ce caractère;
- harmoniser la réglementation d'urbanisme des arrondissements afin de permettre la délégation à la Ville de la gestion des interventions dans l'arrondissement historique et naturel du mont Royal.

Dispositions

Les dispositions suivantes s'appliquent au territoire de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal délimité à la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti ».

6.1.0.1 Les hauteurs

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir :
 - des limites de hauteurs égales ou inférieures aux limites de hauteurs maximales indiquées à la carte intitulée « Les limites de hauteurs – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe H à la fin du présent document complémentaire;
 - des limites de hauteurs égales ou supérieures aux limites de hauteurs minimales indiquées à la carte intitulée « Les limites de hauteurs – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe H à la fin du présent document complémentaire;
 - que, sous réserve de la disposition 6.1.2, pour les secteurs identifiés « Propriétés institutionnelles visées » à la carte intitulée « Les limites de hauteurs – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe H à la fin du présent document complémentaire, la hauteur ne doit pas être supérieure à la hauteur existante de chaque partie de bâtiment en date du 6 mai 2009.
- La réglementation d'arrondissement peut prévoir :
 - que, malgré ce qui précède, la hauteur d'un bâtiment, telle qu'elle était en date du 6 mai 2009, peut être autorisée;
 - par règles ou par critères, malgré les limites de hauteur énoncées ci-haut, qu'une cheminée, un évent, un parapet, un garde-corps, une terrasse, une cage d'escalier, une cage d'ascenseur à installer ou à ériger sur une partie de bâtiment peuvent dépasser la limite de hauteur maximale prescrite;
 - par règles ou par critères, malgré les limites de hauteur énoncées ci-haut, qu'un équipement mécanique, un écran ou un appentis abritant un équipement mécanique à installer ou à ériger sur une partie de bâtiment existante en date du 30 mars 2010, peuvent dépasser la limite de hauteur maximale prescrite.
- Sauf dans la mesure prévue à la présente disposition, la réglementation d'arrondissement ne peut être modifiée de façon à autoriser davantage de dépassements de la hauteur en mètres prescrite par la réglementation d'arrondissement en date du 6 mai 2009.

6.1.0.2 Les taux d'implantation

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir :
 - des taux d'implantation égaux ou inférieurs aux taux d'implantation indiqués à la carte intitulée « Les taux d'implantation – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe I à la fin du présent document complémentaire;
 - que, sous réserve de la disposition 6.1.2, pour les secteurs identifiés « Propriétés institutionnelles visées » à la carte intitulée « Les taux d'implantation - Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe I à la fin du présent document complémentaire, le taux d'implantation ne doit pas être supérieur au taux d'implantation existant en date du 6 mai 2009.
- La réglementation d'arrondissement peut prévoir :
 - que, malgré ce qui précède, un taux d'implantation d'un terrain bâti, tel qu'il était en date du 6 mai 2009, peut être autorisé;
 - que, malgré ce qui précède, sur un terrain identifié « Propriétés autres qu'institutionnelles » à la carte intitulée « Les propriétés visées » jointe en annexe J à la fin du présent document complémentaire, le taux d'implantation d'un terrain situé à l'intersection de deux ou plusieurs voies publiques, peut être supérieur au taux d'implantation indiqué à la carte intitulée « Les taux d'implantation - Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe I à la fin du présent document complémentaire, dans la mesure où il n'est pas supérieur au résultat de la multiplication du taux d'implantation indiqué à la carte par un facteur de 1,2.

6.1.0.3 Les milieux naturels et les espaces verts protégés

- À moins qu'il ne soit démontré qu'une telle intervention est nécessaire à la conservation et à la mise en valeur du milieu naturel, la réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'aucune des interventions suivantes n'est autorisée sur un terrain compris dans un secteur A identifié à la carte intitulée « Les milieux naturels et espaces verts protégés – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe K à la fin du présent document complémentaire : une opération de remblai ou de déblai;
 - une construction et l'agrandissement d'une construction, à l'exception d'une clôture, d'un sentier piétonnier aménagé non pavé d'au plus 2 m de largeur ou d'un monument communautaire pour une urne cinéraire érigé en bordure d'un sentier;
 - l'élimination du couvert végétal, sauf pour la réalisation d'une construction autorisée.
- La réglementation d'arrondissement doit interdire la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment sur un terrain compris dans un secteur B identifié à la carte intitulée « Les milieux naturels et espaces verts protégés – Arrondissement historique et naturel du mont Royal » jointe en annexe K à la fin du présent document complémentaire.

- Malgré le Règlement sur le développement du campus de l'Université McGill et sur la construction, la modification et l'occupation de certains bâtiments (95-039), la réglementation d'arrondissement doit interdire sur un terrain compris dans un secteur C identifié à la carte « Les milieux naturels et espaces verts protégés » jointe en annexe K à la fin du présent document complémentaire :
 - la construction d'un bâtiment;
 - l'agrandissement d'un bâtiment sur toute partie d'un bois illustré à la carte 2.6.3 intitulée « Le patrimoine naturel ».
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'un projet d'aménagement d'une cour latérale ou d'une cour arrière d'un terrain situé dans un secteur D identifié à la carte intitulée « Les milieux naturels et espaces verts protégés » jointe en annexe K à la fin du présent document complémentaire doit comporter une bande de terrain d'au moins 2 m de largeur, plantée d'espèces arborescentes, arbustives ou herbacées, et située en bordure de la limite latérale ou arrière du terrain.

6.1.1 Les caractéristiques architecturales d'un bâtiment et d'un paysage

Protection, restauration, transformation ou remplacement

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une caractéristique architecturale d'un bâtiment ou d'un paysage comme un parement, un couronnement, une ouverture, une saillie, un accès, une clôture, une grille, un mur, un muret, un escalier, un chemin, une terrasse, un massif ou un alignement d'arbres :
 - doit être préservée ou restaurée ou, si nécessaire, remplacée conformément à sa forme et à son apparence d'origine;
 - est encadrée par des critères lors de sa restauration, son remplacement ou sa transformation;
 - peut, dans des cas exceptionnels, être transformée en ne maintenant pas son apparence ou sa configuration d'origine : matériau, forme, dimension, division, disposition, format, détail, appareillage, fini, texture;
 - doit, lorsqu'elle est transformée, respecter ou mettre en valeur l'expression et la composition architecturales du bâtiment et du paysage, pris individuellement et en relation l'un avec l'autre, en tenant compte des concepts originaux ou y être compatible aux niveaux de la forme et des matériaux, en accord avec leur valeur.

6.1.2 La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir que sur un terrain identifié « Propriétés institutionnelles visées » à la carte intitulée « Les propriétés visées » jointe en annexe J à la fin du présent document complémentaire, un bâtiment peut être agrandi, au-delà du taux d'implantation et au-delà de la hauteur en date du 6 mai 2009, aux fins de permettre la construction ou l'agrandissement d'un ascenseur, d'une cage d'escalier, d'un puits mécanique, d'un espace technique, d'un vestibule, ou d'un autre espace de nature semblable.

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment, d'une clôture, d'une grille, d'un mur, d'un muret, d'un escalier ou d'une terrasse doit être réalisé dans le respect des valeurs archéologiques, du paysage, de la végétation, de la topographie et des vues, à partir d'un espace public, vers ou depuis l'arrondissement historique et naturel. Le projet de construction ou d'agrandissement doit également s'intégrer à la construction, le cas échéant, et au milieu en respectant les gabarits, les modes d'implantation, les parements, les couronnements, les ouvertures et les saillies existants.

- À cette fin, le projet de construction ou d'agrandissement doit :
 - prendre en considération ses effets sur le terrain et sur les constructions voisines de manière à préserver ou mettre en valeur le caractère du terrain et du milieu dans lequel il se trouve ou y être compatible, en accord avec leur valeur;

 - être conçu en toute connaissance des vestiges archéologiques du site où il se trouve sans perturber ceux qui peuvent faire l'objet d'une fouille archéologique, être laissés en place ou mis en valeur, en accord avec leur valeur documentaire ou didactique

 - respecter, mettre en valeur ou s'adapter au paysage, à la végétation et à

 - la topographie du site où il s'implante ou y être compatible, en accord avec leur importance à titre d'éléments représentatifs, intéressants, exceptionnels ou uniques de l'environnement;

 - respecter ou mettre en valeur les vues entre un espace public de l'arrondissement, le fleuve et tout élément naturel ou bâti exceptionnel, en accord avec leur importance à titre de vues caractéristiques ou uniques et en tenant compte de la fréquentation des lieux publics (belvédères, voies publiques axiales, institutions, sentiers) d'où elles sont possibles.

- Un projet d'agrandissement doit également:
 - prendre en considération le caractère du bâtiment à agrandir : type, expression et caractéristiques architecturales telles que parements, couronnements et ouvertures;

 - tenir compte du traitement des agrandissements sur un même type de bâtiment quant aux dimensions, à la disposition par rapport au volume principal et aux caractéristiques architecturales propres aux agrandissements;

 - respecter, mettre en valeur ou s'adapter à l'expression architecturale de la clôture, de la grille, du mur, de l'escalier ou du bâtiment ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec leur valeur architecturale.

6.1.3 L'aménagement d'un terrain

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par règles ou par critères qu'un projet d'aménagement d'une cour avant doit être réalisé en maximisant la couverture végétale et en limitant les surfaces utilisées pour l'aménagement d'une aire de stationnement autorisée et des allées de circulation automobile et piétonne. La réglementation d'arrondissement peut prévoir des dispositions autorisant en cour avant l'aménagement d'une terrasse dans le cas où les autres cours ne sont pas disponibles à cette fin.
- La réglementation d'arrondissement doit interdire la plantation des espèces suivantes :
 - Alliaire officinale ou alliaire pétiolée (*Alliaria petiolata*); Anthriscue des bois (*Anthriscus sylvestris*); Cynanche (*Cynanchum rossicum*); Cynanche noir (*Cynanchum nigrum*); Épogode podagraire (*Aegopodium podagraria*); Érable de Norvège (*Acer platanoides*); Nerprun bourdaine (*Rhamnus frangula*); Nerprun cathartique (*Rhamnus cathartica*); Orme de Sibérie ou orme chinois (*Ulmus pumila*); Pervenche mineure (*Vinca minor*); Peuplier blanc (*Populus alba*); Renouée japonaise (*Fallopia japonica*); Salicaire pourpre (*Lythrum salicaria*).
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet d'aménagement d'un terrain comprenant une clôture, une grille, un mur ou muret, un escalier, un chemin, une terrasse, une piscine creusée, un massif ou un alignement d'arbres ou encore des travaux de terrassement doit être réalisé dans le respect des valeurs archéologiques, du paysage, de la végétation et de la topographie existante de manière à assurer son intégration au bâtiment et au milieu.
- À cette fin, un projet d'aménagement doit :
 - prendre en considération le caractère du bâtiment, du terrain, des plantations, des aménagements existants, des projets d'aménagements originaux, des aménagements voisins et de leur intégration avec les bâtiments d'un même type;
 - limiter les surfaces minéralisées et maximiser la couverture végétale;
 - respecter, mettre en valeur ou s'adapter au bâtiment, au paysage, à la végétation et à la topographie du site ou y être compatible, en accord avec leur importance à titre d'éléments représentatifs, intéressants, exceptionnels ou uniques de l'environnement;
 - être conçu en toute connaissance des vestiges archéologiques du site où il se trouve sans perturber ceux qui peuvent faire l'objet d'une fouille archéologique, être laissés en place ou mis en valeur, en accord avec leur importance documentaire ou didactique;
 - respecter ou mettre en valeur les vues entre un espace public de l'arrondissement, le fleuve et tout élément naturel ou bâti exceptionnel, en accord avec leur importance à titre de vues caractéristiques ou uniques et en tenant compte de la fréquentation des lieux publics (belvédères, voies publiques axiales, institutions, sentiers) d'où elles sont possibles.

6.1.4 La modification du parcellaire

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet d'opération cadastrale assujéti à un règlement de lotissement doit être réalisé dans le respect des

valeurs archéologiques, du paysage, de la végétation, de la topographie et des vues, à partir d'un espace public, vers ou depuis le secteur. Le projet doit également respecter le caractère du lieu et du bâtiment qui s'y trouve, le cas échéant, de même que des vues sur ce bâtiment.

6.1.5 L'installation d'un équipement mécanique, d'une antenne, d'une enseigne ou d'un dispositif d'éclairage

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères :
 - qu'un équipement mécanique ou une antenne doit être installé de manière à ne pas être visible d'une voie publique adjacente au terrain sur lequel il est installé et à respecter les vues, à partir d'un espace public, vers ou depuis l'arrondissement historique et naturel;
 - qu'une enseigne doit être conçue de manière à s'intégrer au bâtiment sur lequel elle est installée et au caractère du secteur et, le cas échéant, à respecter les vues, à partir d'un espace public depuis ou vers l'arrondissement historique et naturel du mont Royal;
 - que lorsqu'une enseigne comporte un dispositif d'éclairage, la lumière doit être orientée vers le bas et la dispersion lumineuse doit se limiter à la surface de l'enseigne.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par règles ou par critères:
 - que l'éclairage extérieur doit être conçu de manière à minimiser l'impact sur les propriétés adjacentes et l'éblouissement, par des moyens tels que la hauteur restreinte des lampadaires, l'orientation de l'éclairage vers le bas et l'emploi de dispositifs qui limitent la diffusion de la lumière vers les propriétés adjacentes et vers le ciel;
 - qu'un projet de construction ou de modification d'un bâtiment ou d'une partie de bâtiment visible depuis les points d'observation A, F et R identifiés à la carte intitulée « Les vues d'intérêt depuis le mont Royal » jointe en annexe C à la fin du présent document complémentaire et localisé dans un territoire identifié à la carte intitulée « Secteurs requérant l'intégration soignée des équipements et constructions hors toit » jointe en annexe G à la fin du présent document complémentaire, soit conçu en soignant l'intégration architecturale des équipements mécaniques ou des constructions hors toit, notamment quant à la volumétrie, aux matériaux de revêtement et aux teintes utilisés.

~~6.2 — Les secteurs et bâtiments patrimoniaux~~

Mise en contexte

~~Les dispositions sur les secteurs et les bâtiments d'intérêt patrimonial découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:~~

- ~~● Action 15.1 : Protéger les secteurs d'intérêt patrimonial~~
- ~~● Action 15.2 : Protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial~~

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- protéger les caractéristiques architecturales et paysagères des bâtiments et des secteurs d'intérêt patrimonial et assurer l'intégration des nouveaux bâtiments et des modifications aux bâtiments existants à leur contexte.

Dispositions

6.2.1 — La protection du caractère

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une caractéristique d'intérêt architectural d'un bâtiment comme un parement, un couronnement, une ouverture, une saillie ou un accès d'une grande propriété à caractère institutionnel ou d'un secteur de valeur patrimoniale identifié à la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti » ou visant une caractéristique d'intérêt architectural d'un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural énuméré dans les listes présentées à la partie II du Plan :
 - doit être préservée ou restaurée ou, si nécessaire, remplacée conformément à sa forme et à son apparence d'origine lorsqu'elles sont visibles d'une voie publique adjacente au terrain;
 - est encadrée par des règles ou des critères lors de sa restauration ou de son remplacement sauf pour une caractéristique architecturale d'une grande propriété à caractère institutionnel qui doit être encadrée par des critères;
 - peut, dans des cas exceptionnels, être transformée sur la base d'une évaluation à partir de critères en ne maintenant pas son apparence ou sa configuration d'origine;
 - doit, lorsqu'elle est transformée, respecter ou mettre en valeur l'expression et la composition architecturales en tenant compte des concepts originaux ou y être compatible, en accord avec leur valeur.
- La réglementation d'arrondissement doit prévoir qu'une clôture, une grille, un mur, d'intérêt architectural, un massif ou un alignement d'arbres sur le terrain d'une grande propriété à caractère institutionnel ou en cour avant d'un bâtiment d'un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou d'un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural est visé par les mesures de protection.

6.2.2 — La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment situé sur le terrain d'une grande propriété à caractère institutionnel ou dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou sur le terrain d'un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural énuméré dans les listes présentées à la partie II du Plan d'urbanisme doit être réalisé de manière à assurer son intégration à son milieu d'insertion et au caractère d'ensemble du secteur, lorsqu'il est visible d'une voie publique bordant le terrain.

- La réglementation d'arrondissement pourra prévoir par règles ou par critères qu'un projet d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment situé dans un secteur de valeur patrimoniale intéressante doit être réalisé de manière à assurer son intégration à son milieu d'insertion et au caractère d'ensemble du secteur, lorsqu'il est visible d'une voie publique bordant le terrain.
- À cette fin, un projet d'agrandissement doit :
 - prendre en considération le caractère du bâtiment à agrandir : type, expression et caractéristiques architecturales telles que parements, couronnement et ouvertures;
 - tenir compte du traitement des agrandissements sur un même type de bâtiment quant aux dimensions, à la disposition par rapport au volume principal et aux caractéristiques architecturales propres aux agrandissements;
 - respecter, mettre en valeur ou s'adapter à l'expression architecturale du bâtiment ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec la valeur architecturale du bâtiment;
 - prendre en considération ses effets sur le terrain et sur les constructions voisines de manière à préserver ou mettre en valeur le caractère du terrain et du milieu dans lequel il se trouve ou y être compatible, en accord avec leur valeur.
- Un projet de construction doit :
 - prendre en considération le caractère des constructions voisines : types de bâtiments, dimensions, mode et taux d'implantation, parements, formes de toits, couronnements, ouvertures, niveaux des accès et saillies;
 - respecter, mettre en valeur ou s'adapter aux qualités du terrain et au caractère d'ensemble du milieu ou y être compatible quant à la forme et aux matériaux, en accord avec la valeur et l'homogénéité du milieu;
 - participer à la cohérence de l'îlot, de l'intersection, de la rue ou du milieu, en accord avec son emplacement, sa visibilité et sa signification dans la ville.
- Dans le cas où les bâtiments du milieu n'ont pas de caractéristiques communes ou dans le cas où le caractère du milieu ne présente pas d'intérêt architectural ou urbain compatible avec le caractère des milieux voisins, le projet doit contribuer à atténuer les irrégularités du milieu en se basant sur les caractéristiques des bâtiments ayant le plus d'intérêt architectural ou urbain et les caractéristiques communes des milieux voisins, de manière à rehausser la valeur de l'ensemble.

6.2.3 L'aménagement d'un terrain

- La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'une intervention visant une clôture, une grille, un mur, un massif ou un alignement d'arbres doit être réalisée de manière à assurer son intégration au bâtiment et au milieu lorsque cette intervention est

située sur le terrain d'une grande propriété à caractère institutionnel ou, par règles ou par critères, lorsque cette intervention est en cours avant d'un bâtiment situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle, identifié à la carte 2.6.1 intitulée « Le patrimoine bâti », ou d'un bâtiment d'intérêt patrimonial énuméré dans les listes présentées à la partie II du Plan d'urbanisme.

○ À cette fin, une intervention doit :

- prendre en considération le caractère du bâtiment, du terrain, des plantations, des aménagements existants, des projets d'aménagements originaux, des aménagements voisins et de leur intégration avec les bâtiments d'un même type;
- préserver, mettre en valeur ou s'adapter aux qualités du terrain, du bâtiment et du milieu ou y être compatible, en accord avec leur valeur.

6.3 — Les territoires d'intérêt archéologique

Mise en contexte

Les dispositions sur les territoires d'intérêt archéologique découlent de l'énoncé suivant du Plan d'urbanisme:

Action 15.3 : Protéger et mettre en valeur le patrimoine archéologique

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- favoriser la prise en compte des vestiges présentant une grande valeur archéologique lors de la construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment ou d'autres travaux d'excavation.

Dispositions

La réglementation d'arrondissement doit prévoir par critères qu'un projet d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment ou qu'un projet d'aménagement comprenant un mur, un muret, un escalier, un massif, un alignement d'arbres ou des travaux de terrassement situé dans un secteur auquel un statut est attribué en vertu de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c. B-4) doit être conçu en toute connaissance des vestiges archéologiques du site où il se trouve sans perturber ceux qui peuvent faire l'objet d'une fouille archéologique, être laissés en place ou mis en valeur, en accord avec leur importance documentaire et didactique.

6.4 — Les écoterritoires

Mise en contexte

Les dispositions sur les écoterritoires découlent de l'énoncé suivant du Plan d'urbanisme:

Action 16.1 : Préserver et mettre en valeur les milieux naturels en favorisant leur intégration au développement urbain.

Ces dispositions visent aussi plus spécifiquement à :

- favoriser la conservation et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt situés dans les écoterritoires (identifiés à la carte 2.6.3 « Le patrimoine naturel »).

Dispositions

6.4.1 Les opérations cadastrales

La réglementation d'arrondissement doit prévoir, par critères, qu'un projet d'opération cadastrale assujéti à un règlement de lotissement portant sur un terrain situé en tout ou en partie à moins de 30 mètres d'une berge, d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau intérieur compris dans un écoterritoire, identifié à la carte 2.6.3 « Le patrimoine naturel », doit être réalisé de manière à :

- tendre à respecter les « Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires » identifiés au tableau 2.6.1;
- maximiser la conservation des bois, des milieux humides et des cours d'eau intérieurs;
- favoriser l'aménagement de corridors écologiques et récréatifs permettant de relier les berges, les bois, les milieux humides et les cours d'eau intérieurs;
- favoriser le maintien à l'état naturel d'une bande de protection riveraine d'une profondeur suffisante le long d'un cours d'eau intérieur, d'une berge et d'un milieu humide.

La réglementation d'arrondissement doit aussi prévoir que le projet d'opération cadastrale doit être accompagné d'un projet de morcellement de terrain portant sur l'ensemble de la propriété.

6.4.2 La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment et les opérations de remblai ou de déblai

La réglementation d'arrondissement doit prévoir, par critères, qu'une construction d'un bâtiment, un agrandissement ou une opération de remblai ou de déblai sur un terrain situé en tout ou en partie à moins de 30 mètres, d'une berge, d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau intérieur compris dans un écoterritoire, identifié à la carte 2.6.3 « Le patrimoine naturel », doit être réalisé de manière à :

- tendre à respecter les « Objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires » identifiés au tableau 2.6.1;
- maximiser la conservation des bois, des milieux humides et des cours d'eau intérieurs;
- intégrer l'utilisation du terrain ou la construction à la berge, au bois, au milieu humide ou au cours d'eau intérieur en mettant ses caractéristiques en valeur;
- préserver la topographie naturelle des lieux en limitant les travaux de déblai et de remblai;
- favoriser l'aménagement de corridors écologiques et récréatifs permettant de relier les berges, les bois, les milieux humides et les cours d'eau intérieurs;
- favoriser le maintien à l'état naturel d'une bande de protection riveraine d'une profondeur suffisante le long d'une berge, d'un cours d'eau intérieur et d'un milieu humide;

- favoriser le maintien ou l'amélioration du régime hydrique des cours d'eau.

7. Un environnement sain

Mise en contexte

7.1 Les grandes infrastructures de transport

Les dispositions sur les grandes infrastructures de transport découlent des énoncés suivants du Plan d'urbanisme:

- Action 18.1 : Régir l'impact des nuisances
- Action 19.1 : Régir les constructions dans les zones de contraintes

Ces dispositions visent plus spécifiquement à :

- limiter les nuisances sonores en bordure de l'aéroport, des autoroutes, des voies de chemin de fer et des gares de triage.

-

Dispositions

7.1.1 Les autoroutes, voies de chemin de fer et gares de triage

- La réglementation d'arrondissement doit régir l'utilisation d'un terrain et l'occupation d'un immeuble à des fins résidentielles ou institutionnelles (hébergement, santé, éducation, culte) sur un emplacement situé en bordure d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage, de façon à limiter les nuisances causées par le bruit.
- Les dispositions visant à limiter le niveau de bruit doivent comporter des dispositions portant sur des éléments tels que :
 - le respect d'une distance minimale entre un bâtiment et la source de bruit;
 - l'aménagement de talus ou d'écrans antibruit;
 - l'implantation des constructions sur le terrain;
 - la conception architecturale des constructions : agencement des pièces, nombre, dimensions et orientation des ouvertures, etc.

Les arrondissements doivent considérer comme étant un emplacement situé en bordure d'une autoroute, d'une voie de chemin de fer ou d'une gare de triage tout emplacement adjacent à cette autoroute, voie de chemin de fer ou d'une gare de triage ou qui en est séparé par une voie de circulation ou un parc, ou par une voie de circulation et par un parc.

7.1.2 L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Dispositions

- La réglementation d'arrondissement doit interdire la construction ou l'occupation d'un immeuble à des fins d'habitation et d'équipement collectif (hébergement, santé, éducation, culte) sur un emplacement situé à l'intérieur d'une zone dont le niveau de projection du bruit perçu (PBP) est supérieur à 40 PBP, tel qu'identifié à l'illustration intitulée « Les contraintes d'occupation du sol liées à l'aéroport ».
- La réglementation d'arrondissement doit interdire la construction et l'occupation d'un immeuble à des fins d'habitation et d'équipement collectif (hébergement, santé, éducation, culte) sur un terrain ou un ensemble de terrains vacants, adjacents aux terrains de l'aéroport ou à une aire affectée à des fins de secteur d'emplois tel qu'illustré à la carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol », et compris à l'intérieur d'une zone dont le niveau de projection du bruit perçu (PBP) est situé entre 35 PBP et 40 PBP, tel qu'identifié à l'illustration intitulée « Les contraintes d'occupation du sol liées à l'aéroport ».

7.2 Dérogations possibles

- o La réglementation d'urbanisme d'un arrondissement peut prévoir que, dans le cadre d'une procédure de dérogation, le nombre maximum d'unités de stationnement prescrit par la réglementation d'urbanisme peut être dépassé pour des raisons liées à un usage particulier, comme un hôpital, qui ne peut être desservi à toute heure par transport collectif.
- o La réglementation d'urbanisme d'un arrondissement ne peut prévoir dans le cadre d'une procédure de dérogation l'autorisation d'un usage autre qu'un usage industriel et l'usage parc dans un rayon de 500 mètres d'un centre de traitement de matières organiques (centre de biométhanisation, centre de compostage ou centre de prétraitement des ordures ménagères) sauf pour un usage jugé compatible par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).
- o La réglementation d'urbanisme d'un arrondissement ne peut prévoir dans le cadre d'une procédure de dérogation qu'une nouvelle installation de transport d'hydrocarbures par pipeline soit autorisée à moins de 300 mètres de l'un des usages sensibles suivants :
 - 1° un usage résidentiel ;
 - 2° un des équipements collectifs et institutionnels suivants :
 - bibliothèque ;
 - centre d'hébergement et de soins de longue durée ;
 - centre de protection de l'enfance et de la jeunesse ;
 - centre de réadaptation ;
 - centre de services de santé et de services sociaux ;
 - centre hospitalier ;
 - école ;
 - établissement culturel, tel qu'un lieu de culte et un couvent ;
 - garderie