

Table des matières

219

DB1.1

Projet d'amélioration des infrastructures
de transport terrestre près de l'Aéroport
Montréal-Trudeau

Montréal

6211-06-100

Introduction

Partie I

Les éléments pan-montréalais

Chapitre 1

Le parti d'aménagement

5

Chapitre 2

Les orientations d'aménagement

2.1 Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets

11

Objectif 1

13

Objectif 2

25

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

33

Objectif 3

35

Objectif 4

61

2.3 Un Centre prestigieux, convivial et habité

67

Objectif 5

71

Objectif 6

79

Objectif 7

87

2.4 Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

95

Objectif 8

101

Objectif 9

107

Objectif 10

111

2.5 Un paysage urbain et une architecture de qualité

113

Objectif 11

115

Objectif 12

131

Objectif 13

137

Objectif 14

143

2.6 Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

149

Objectif 15

151

Objectif 16

165

2.7 Un environnement sain

171

Objectif 17

173

Objectif 18

185

Objectif 19

189

Chapitre 3

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme

195

3.1 Les paramètres réglementaires

196

3.2 La stratégie d'investissements : les immobilisations et les programmes

205

3.3 Les partenaires de la mise en œuvre

209

Chapitre 4	La planification détaillée	213
	4.1 Abords de l'aéroport	216
	4.2 Abords des voies du CP	218
	4.3 Angrignon	220
	4.4 Autoroute Ville-Marie	222
	4.5 Boulevard Crémazie	224
	4.6 Boulevard Pie-IX	226
	4.7 Bourget-Forget	228
	4.8 Canal de Lachine	230
	4.8.1 Griffintown	234
	4.8.2 Lachine Est	236
	4.9 Chemin De La Côte-de-Liesse	238
	4.10 Centre des affaires	240
	4.11 Complexe et Village olympiques	242
	4.12 Corridor Louis-H.-La Fontaine	244
	4.13 Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest	246
	4.14 Galeries d'Anjou – Jean-Talon Est	248
	4.15 Havre de Montréal	250
	4.16 L'Acadie-Chabanel	254
	4.17 L'Anse-à-l'Orme	256
	4.18 Laurentien-Lachapelle	258
	4.19 Meadowbrook	260
	4.20 Mont Royal	262
	4.21 Notre-Dame Est	264
	4.22 Quartier des spectacles	266
	4.23 Réseau piéton intérieur	268
	4.24 Sites Glen et Turcot	271
Partie II	Les documents d'arrondissements	
Partie III	Le document complémentaire	
Annexe	Synthèse des orientations, des objectifs et des actions du Plan d'urbanisme	
	Index thématique	
	Lexique	
	Bibliographie	
	Remerciements	

Liste des illustrations

2.1.1	Potentiel de développement résidentiel	27
2.3.1	Le Centre des affaires	72
2.3.2	Les rues commerçantes du Centre à consolider	73
2.4.1	Les secteurs d'affaires et de commerce à densifier en relation avec la création de nouveaux corridors de transport collectif	103
2.4.2	Les secteurs d'emplois à réaménager en relation avec des interventions structurantes sur le réseau routier	104
2.4.3	Les grands sites industriels désaffectés à mettre en valeur à des fins d'emplois	105
2.4.4	Les secteurs propices à une transformation à des fins d'activités mixtes	110
2.5.1	Le parcours riverain	121
2.5.2	Les tracés fondateurs	128
2.5.3	Les entrées de ville	129
2.5.4	Les grands corridors de circulation	145
2.6.1	Le patrimoine industriel	153
2.6.2	Les parcs-nature	166
2.7.1	La qualité de l'eau en rive	179
2.7.2	Les contraintes d'occupation du sol liées à l'aéroport	190
2.7.3	Les zones inondables	191
2.7.4	La carrière Lafarge et les anciennes carrières	192
2.7.5	La falaise Saint-Jacques	193
2.7.6	Les lignes de transport d'énergie électrique	194

Liste des graphiques

2.1.1	Potentiel de nouveaux logements à Montréal	26
2.1.2	Évolution du nombre de ménages de Montréal et de l'agglomération (RMR) 1981-2001	26
2.2.1	Poids des déplacements quotidiens effectués dans la région métropolitaine de Montréal (en %)	35
2.2.2	Évolution des déplacements se destinant à Montréal (tous motifs, 24 heures en %)	35

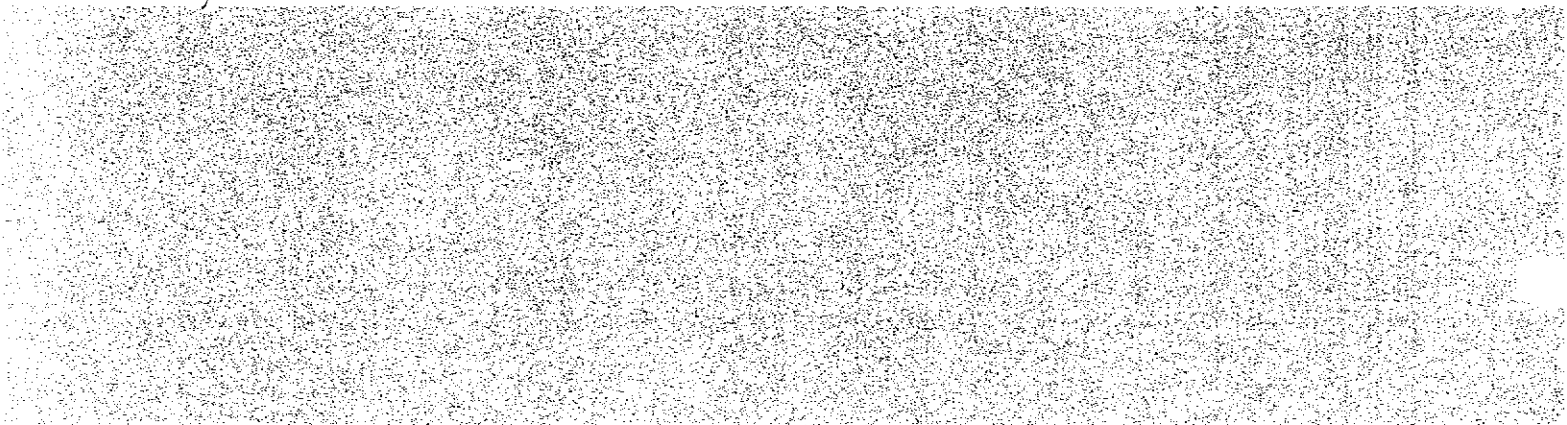
Liste des cartes

1.1	Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer	9
2.1.1	Les secteurs à revitaliser	15
2.1.2	Les principales composantes commerciales	21
2.2.1	Le transport collectif	41
2.2.2	Les secteurs propices à une intensification des activités	45
2.2.3	Le réseau routier	53
2.2.4	Le réseau cyclable pan-montréalais	57
2.2.5	Les principales infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires	65
2.3.1	Le Centre et ses abords	69
2.3.2	Un Centre habité	85
2.3.3	Les axes structurants du Centre	93
2.4.1	Le schéma des secteurs d'emplois	99
2.5.1	Les parcs et les espaces verts	125
2.6.1	Le patrimoine bâti	155
2.6.2	Le patrimoine archéologique	161
2.6.3	Le patrimoine naturel	169
3.1.1	L'affectation du sol	199
3.1.2	La densité de construction	203
4.23.1	Le réseau piéton intérieur	269



« Que le Plan d'urbanisme devienne le document municipal de référence en matière d'intervention sur le territoire. »

Sommet de Montréal, juin 2002



objectif 3

Consolider et mettre en valeur
le territoire en relation avec
les réseaux de transport
existants et les projets

Les grandes tendances

Les déplacements dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal sont en hausse. Entre 1982 et 1998, le nombre de déplacements quotidiens dans la RMR est passé de 6,2 millions à 8,9 millions. Au cours de la même période, les déplacements sur le territoire de Montréal sont passés de 4 millions à 5 millions. Le MTQ prévoit que, d'ici 2016, environ deux millions de déplacements quotidiens s'ajouteront aux 8,9 millions observés en 1998 dans la RMR. Or, si la mobilité augmente depuis 1982, le poids relatif des déplacements quotidiens effectués à Montréal a cependant chuté en raison d'un accroissement plus important des déplacements en périphérie.

Comme l'indiquent les graphiques ci-dessous, l'accroissement des déplacements s'accompagne d'une hausse significative de la part modale des déplacements effectués en automobile et, parallèlement, d'une diminution marquée de la part modale relative à l'utilisation du transport collectif.

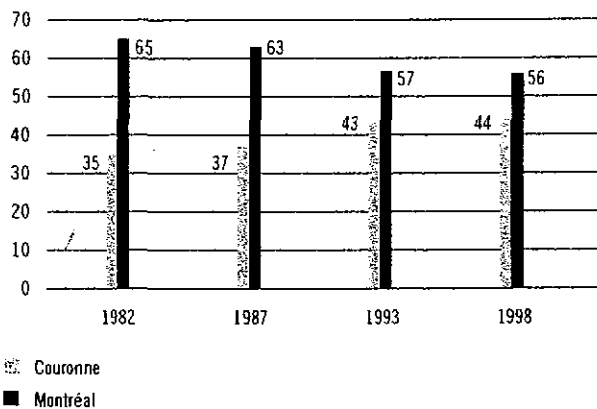
Selon les prévisions du MTQ, l'utilisation accrue de l'automobile se poursuivra si aucune mesure n'est prise pour modifier cette tendance. Déjà, la congestion du réseau autoroutier au centre de l'île entraîne un débordement vers le réseau local qui, dans plusieurs secteurs, ne peut absorber de trafic supplémentaire.

Les réseaux de transport collectif sont aussi fort achalandés, particulièrement dans le sens de la pointe, par exemple, le matin en direction du Centre, occasionnant chez les usagers un certain niveau d'inconfort. Au même moment, certains tronçons ne sont pas utilisés au maximum de leur capacité, notamment dans le sens contraire de la pointe.

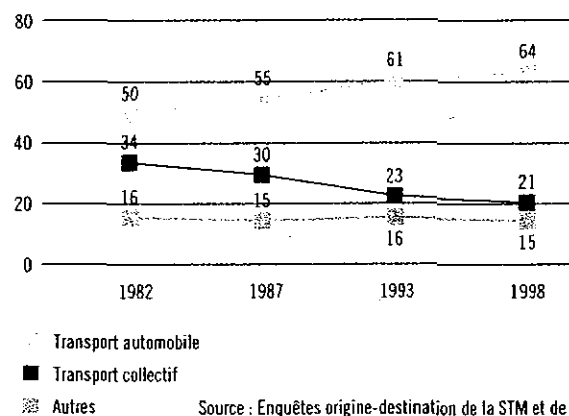
Entre 1982 et 1998, la population de l'île de Montréal s'est maintenue autour de 1,8 million d'individus, alors que le nombre de ménages a augmenté d'environ 9 %, passant de 709 500 à 772 000 en raison de la diminution du nombre de personnes par ménage. Au cours de la même période, le nombre d'automobiles appartenant à des Montréalais a augmenté de 581 200 à 707 600, soit une croissance de 22 %, le ratio passant de 0,8 à 0,9 automobile par ménage.

Malgré une diminution de sa part modale, le transport collectif est fortement utilisé à Montréal, comparativement aux autres grandes agglomérations nord-américaines. Les Montréalais effectuent en moyenne 222 déplacements en transport collectif annuellement, contre 210 à Toronto et 63 dans les principales villes américaines (New York, Boston, Chicago, Détroit, Denver, Houston, Los Angeles, Phoenix, Portland, San Diego, San Francisco, Washington et Sacramento).

GRAPHIQUE 2.2.1 — POIDS DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EFFECTUÉS
DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (en %)



GRAPHIQUE 2.2.2 — ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS SE DESTINANT À MONTRÉAL
(tous motifs, 24 heures en %)



action 3.1

faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif

La Ville favorise une utilisation accrue du transport collectif de manière à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie des citoyens, particulièrement des populations non motorisées. À cet égard, le Plan propose une série d'interventions relatives aux réseaux de transport collectif.

Ces interventions contribueront à desservir adéquatement les secteurs résidentiels, d'emplois et d'études ainsi que plusieurs secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (voir chapitre 4).

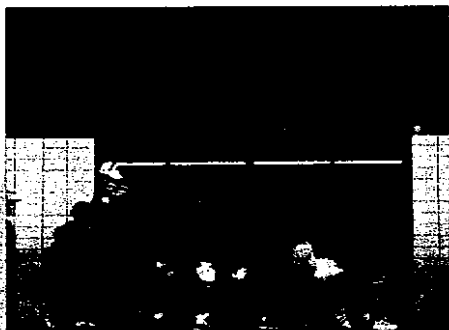
L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud doit davantage être axé sur l'utilisation du transport collectif. Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires existants nécessitant parfois la modernisation de la signalisation, l'acquisition de nouveau matériel roulant et le doublement des voies ferrées. Dans le cas des ponts existants, la Ville préconise de recourir à des mesures de traitements préférentiels facilitant la circulation des véhicules de transport collectif et alternatif.

Les corridors de transport collectif proposés devront toutefois s'intégrer harmonieusement au cadre bâti et contribuer à la revitalisation des secteurs desservis. En milieu bâti dense, des systèmes légers sur rails et des tramways modernes sont des modes appropriés. La STM identifie l'avenue du Parc et les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa et Pie-IX comme des axes de transport présentant des possibilités de migration vers des modes à capacité intermédiaire tels que des autobus articulés, des tramways modernes et des systèmes légers sur rail. En milieu de faible densité, des minibus et des taxis collectifs sont à considérer afin de desservir les usagers du transport collectif.

En milieu urbain, le transport collectif ne produit que 3 % des émissions de gaz à effet de serre. Un autobus émet davantage de polluants qu'une automobile. Cependant, en considérant qu'un autobus peut transporter 65 personnes, il est, par passager, de 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile. Quant au métro, une seule rame transporte autant de personnes qu'une quinzaine d'autobus, et ce, sans émission directe de gaz polluants.

La Ville de Montréal préconise aussi l'accès universel aux réseaux de transport collectif par des aménagements facilitant les déplacements de tous les usagers (voir objectif 14). Elle entend également faire du réseau de transport collectif, notamment le métro, un lieu agréable à fréquenter en y favorisant, entre autres, la présence de l'art et de la culture.

Les aires d'attente des stations de métro et des gares de train sont aménagées de manière à assurer un environnement sécuritaire et confortable répondant aux besoins des usagers (voir objectif 14). Le Plan préconise des aménagements similaires aux points de correspondance de plusieurs lignes d'autobus à fort achalandage.



LE TRANSPORT ALTERNATIF

Tournée résolument vers l'utilisation maximale du transport collectif, la Ville de Montréal soutient également les modes de transport alternatifs à l'automobile tels que la marche, le vélo, le covoiturage et le service de partage de voiture.

Ces modes complémentaires au transport collectif, nécessitant peu d'investissements et s'intégrant facilement au milieu bâti, contribuent à la réduction des gaz à effet de serre, à l'économie d'énergie et à l'amélioration de la forme physique des Montréalais.

Les vélos en libre-service

À Montréal, des entreprises et des institutions mettent à la disposition de leurs employés et de leurs étudiants des vélos en libre-service durant les heures d'affaires. La Ville encourage l'intégration de ce concept à d'autres lieux de travail et d'études.

Le service de partage de voiture

Le service consiste à mettre à la disposition du public des automobiles selon une formule de temps partagé. La Ville reconnaît ce mode de transport alternatif qui existe déjà à Montréal. L'utilisation d'automobiles alimentées à l'énergie électrique est encouragée.

Les programmes-employeurs

Les programmes-employeurs proposent diverses mesures favorables aux moyens de transport alternatifs soutenues par les employeurs afin de faciliter les déplacements des employés entre leur domicile et leur lieu de travail. L'AMT, dans le cadre de la démarche Allégo, parraine plusieurs entreprises désirant mettre en place ce type de programme. Le covoiturage, l'amélioration de la desserte par transport collectif d'un secteur particulier, la semaine de travail compressée, le télétravail et les incitations à l'utilisation du vélo sont des exemples de mesures pouvant être mises en place par les employeurs. Du coup, les entreprises et les institutions peuvent diminuer les espaces requis de stationnement et les utiliser à des fins plus productives. La Ville de Montréal préconise le recours à ces programmes.

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

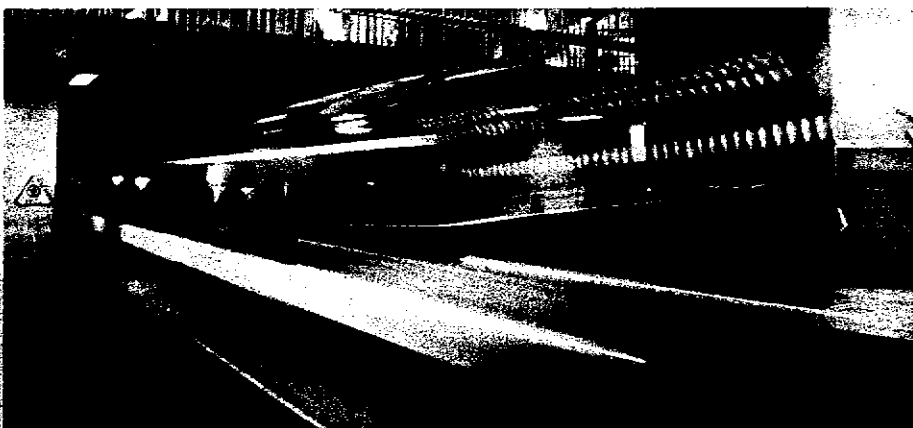
En raison du rôle structurant du métro en ce qui a trait à l'intensification et à la densification des activités, de la présence de milieux résidentiels et d'emplois denses ainsi que de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Galeries-d'Anjou-Jean-Talon 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'Achues-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.



action 3.3

lier stratégiquement les secteurs
de la ville en parachevant le
réseau routier

Le réseau routier est une composante urbaine majeure assurant les déplacements des personnes et des marchandises. Des liens routiers efficaces constituent une condition essentielle à la mobilité de la population et à la croissance des activités de production, de distribution et de services à Montréal. Ils contribuent à la consolidation et à la mise en valeur des secteurs résidentiels, mixtes et d'emplois. Par les interventions proposées au réseau routier, la Ville vise à améliorer l'accès aux différents secteurs montréalais (voir carte 2.2.3).

La Ville rappelle la nécessité d'intégrer les interventions proposées de façon harmonieuse au cadre bâti tout en contribuant à la revitalisation des secteurs desservis. Il en est de même de l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif et au covoiturage le long des infrastructures routières existantes et projetées. Afin de créer un environnement sécuritaire et agréable pour les piétons et les cyclistes, la Ville entend également réaliser des aménagements favorables à leurs déplacements, tels des trottoirs continus et suffisamment larges, des aménagements paysagers, des voies cyclables et un mobilier urbain approprié (voir objectifs 13 et 14).

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 :

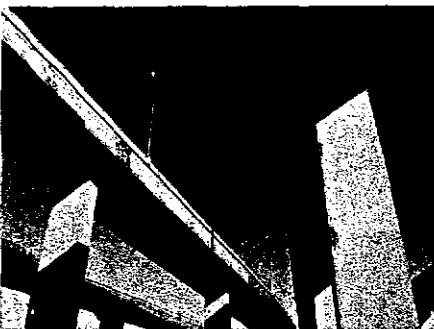
- Réaménager l'échangeur Turcot (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).
- Réaménager l'échangeur Angrignon (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

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 au boulevard Marien et de la 40^e Avenue au Bout-de-l'île (intervention de la Ville de Montréal).



4

La planification détaillée

Certaines portions du territoire de la ville présentent une problématique urbanistique complexe qui ne pouvait être traitée à fond avant l'adoption du Plan d'urbanisme. Pour l'ensemble de ces secteurs, la Ville entend mener à terme une planification détaillée dans les trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme, selon une approche intégrée adaptée à la spécificité de chaque cas. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

Les secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise sont identifiés à l'illustration 4.1. Ils présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Il s'agit dans plusieurs cas de secteurs à transformer ou à construire. D'autres, au contraire, comme le mont Royal, doivent faire l'objet de mesures qui viseront essentiellement leur conservation et leur mise en valeur.

Par ailleurs, les chapitres spécifiques à chaque arrondissement qui seront intégrés à la partie II du Plan pourront prévoir la planification détaillée d'autres secteurs présentant essentiellement des enjeux locaux.

Les démarches de planification détaillée miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : les arrondissements, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du Plan d'urbanisme qui permet d'apporter plus de précision à la planification de certains secteurs. L'adoption d'un PPU par le conseil municipal constitue une modification au Plan et est précédée d'un processus de consultation publique.

Un PPU porte sur une partie spécifique du territoire de la municipalité et peut comprendre :

- l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
- le tracé projeté et le type des voies de circulation;
- les équipements communautaires projetés;
- les règles de zonage, de lotissement et de construction;
- l'identification des travaux prévus et, le cas échéant, des propriétés à acquérir par la Ville;
- la séquence de construction et la durée approximative des travaux;
- les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

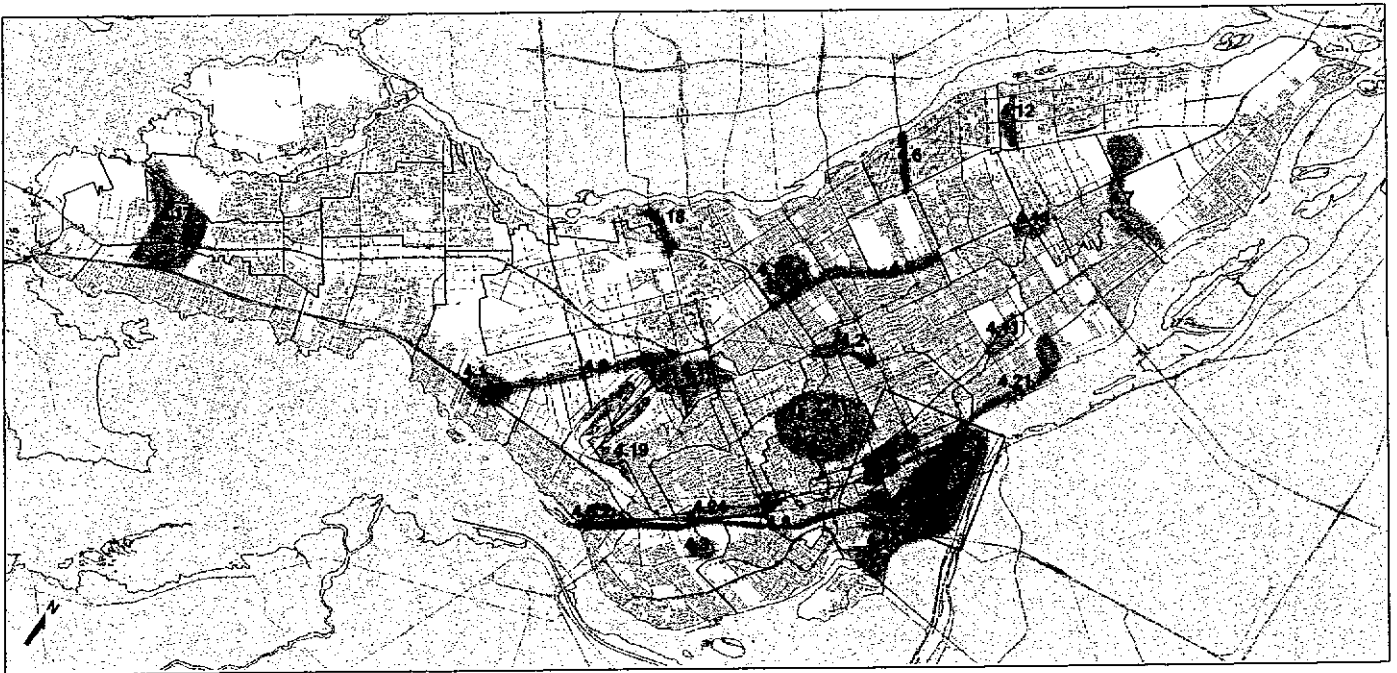
Selon les besoins, la planification détaillée pourra mener à :

- l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- l'adoption par le conseil municipal ou par un conseil d'arrondissement d'un plan de mise en valeur ou d'un plan d'action;
- la modification de la réglementation d'urbanisme par les arrondissements concernés;
- la mise en place de programmes appropriés;
- la réalisation d'immobilisations par la Ville, ou en collaboration avec les gouvernements du Québec ou du Canada;
- la réalisation d'un projet en partenariat avec un ou plusieurs organismes privés, publics ou associatifs.

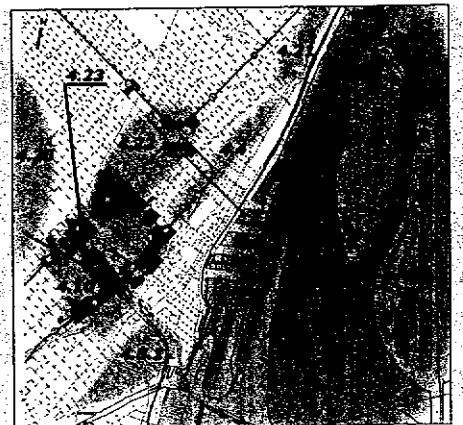
Afin de lancer et d'encadrer le processus de planification détaillée qui sera réalisé à la suite de l'adoption du Plan, les pages qui suivent présentent pour chacun des secteurs de planification détaillée :

- des orientations générales;
- un court énoncé de problématique;
- des balises d'aménagement.

LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE



- | | | | |
|-------|--------------------------------|------|--|
| 4.1 | Abords de l'aéroport | 4.12 | Corridor Louis-H.-La Fontaine |
| 4.2 | Abords des voies du CP | 4.13 | Décarie - Cavendish - Jean-Talon Ouest |
| 4.3 | Angrignon | 4.14 | Galeries-d'Anjou - Jean-Talon Est |
| 4.4 | Autoroute Ville-Marie | 4.15 | Havre de Montréal |
| 4.5 | Boulevard Crémazie | 4.16 | L'Acadie - Chabanel |
| 4.6 | Boulevard Pie-IX | 4.17 | L'Anse-à-l'Orme |
| 4.7 | Bourget-Forget | 4.18 | Laurentien - Lachapelle |
| 4.8 | Canal de Lachine | 4.19 | Meadowbrook |
| 4.8.1 | Griffintown | 4.20 | Mont Royal |
| 4.8.2 | Lachine Est | 4.21 | Notre-Dame Est |
| 4.9 | Chemin De La Côte-de-Liesse | 4.22 | Quartier des spectacles |
| 4.10 | Centre des affaires | 4.23 | Réseau piéton intérieur |
| 4.11 | Complexe et Village olympiques | 4.24 | Sites Glen et Turcot |



4.1

Abords de l'aéroport

Orientations générales

- Faire des abords de l'aéroport la porte d'entrée internationale prestigieuse de Montréal
- Intensifier les activités d'emplois dans le secteur
- Améliorer l'accessibilité au secteur



Problématique

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de la métropole. Or, ses abords présentent une forme urbaine déstructurée marquée par un encadrement déficient des voies publiques où se multiplient les vastes stationnements, les usages indésirables et les édifices de faible qualité architecturale. Il importe d'y développer une entrée de ville projetant une image de prestige.

L'expansion et la réorganisation des activités aéroportuaires joueront un rôle stratégique dans la dynamisation de la structure d'emplois du secteur en y attirant des entreprises associées à la grappe industrielle aéroportuaire ainsi que des services complémentaires.

L'aéroport a déjà amorcé la vague de transformations inscrites à son Plan directeur avec, dans un premier temps, l'agrandissement et la réorganisation des terminaux de passagers.

Par ailleurs, des secteurs propices à une requalification se retrouvent de part et d'autre de l'autoroute De La Côte-de-Liesse (A-520). Le plus important d'entre eux est délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly. La disponibilité de ces grands espaces jumelée à la proximité d'importantes infrastructures routières et ferroviaires constituent des atouts appréciables. De plus, les abords du chemin De La Côte-de-Liesse font également l'objet d'une planification détaillée (voir section 4.9).

La mise en valeur du territoire exige une réflexion en matière de circulation et d'accessibilité. Le niveau élevé de saturation du réseau routier, le nombre d'accidents, les problèmes d'orientation spatiale, les déficiences sur le plan des liens en transport collectif entre l'aéroport et le Centre de Montréal composent une problématique complexe qui nécessitera des solutions intégrées. Le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec la Ville de Montréal, étudie d'ailleurs le réaménagement de l'échangeur Dorval qui comprend également le rond-point.

Le bâtiment de l'aérogare, en raison de sa qualité architecturale, mérite une attention particulière au chapitre de sa protection et de sa mise en valeur.

Balises d'aménagement

- 1 Concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.
- 2 Soutenir la requalification du secteur d'emplois délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly en profitant des réaménagements prévus à l'échangeur Dorval, notamment par la reconfiguration de certains îlots, et ce, de manière à favoriser la venue de nouvelles activités économiques.
- 3 Mettre en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés, notamment les stationnements, en intensifiant les activités et en construisant des bâtiments de grande qualité architecturale dont la densité serait en correspondance avec le rôle souhaité pour le secteur.
- 4 Réaménager l'échangeur et le rond-point Dorval afin d'augmenter la fluidité et de faciliter l'orientation spatiale tout en minimisant les débordements vers le réseau local.
- 5 Implanter une navette ferroviaire rapide reliant l'aéroport à la Gare centrale.
- 6 Contrôler les impacts engendrés par les activités de fret aérien, notamment celles relatives au camionnage.
- 7 Protéger et mettre en valeur les qualités architecturales du bâtiment principal de l'aérogare.

action 8.3

mettre en valeur de nouveaux sites à des fins d'emplois par des interventions structurantes sur le réseau routier

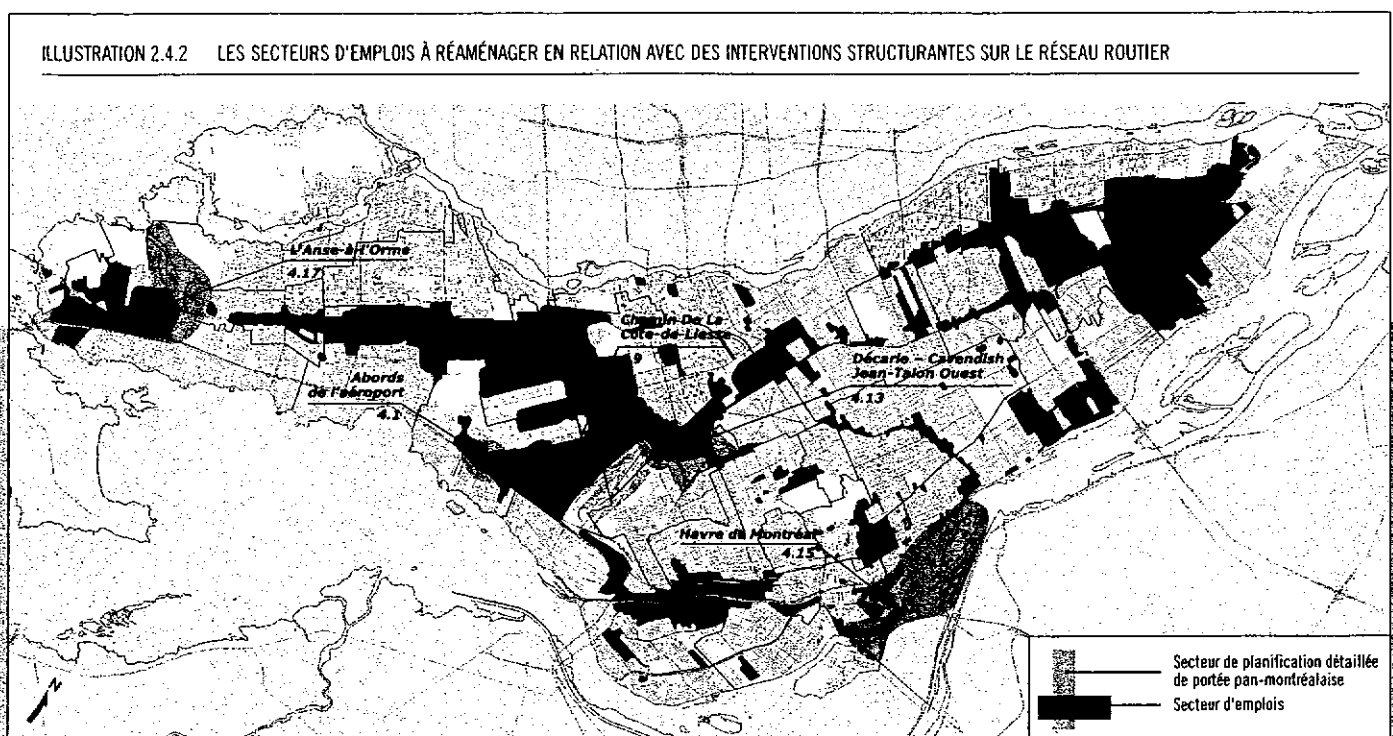
Reconnaissant l'efficacité des liens de transport comme condition structurante de mise en valeur des secteurs d'emplois, le Plan prévoit améliorer leur accessibilité autant pour les travailleurs qu'en fonction des besoins de transport des marchandises (voir objectif 3).

En plus de remédier aux problèmes de discontinuité du réseau, le réaménagement de certaines infrastructures routières permettra de reconfigurer et de rehausser l'image des secteurs d'emplois tout en augmentant le nombre de sites de qualité voués à des activités économiques.

Moyen de mise en œuvre

- Dans le cadre des interventions projetées sur le réseau routier, réaménager des secteurs d'emplois en partie déstructurés ou sous-utilisés. Les secteurs visés feront l'objet d'une planification détaillée après l'adoption du Plan d'urbanisme (voir chapitre 4). Ce sont notamment :
 - les abords de l'aéroport dans le cadre des interventions sur le réseau routier près de l'échangeur Dorval;
 - les abords du chemin De La Côte-de-Liesse et son réaménagement potentiel en boulevard urbain;
 - les espaces industriels du secteur Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest, désenclavés par la création de nouveaux liens routiers;
 - les espaces industriels du secteur L'Anse-à-l'Orme, dans l'ouest de l'Île, dans le cadre du réaménagement des échangeurs du boulevard Morgan aux intersections des autoroutes 40 et 20 ainsi que du réaménagement des voies de service;
 - les abords de l'autoroute Bonaventure dans le cadre de son remplacement par un boulevard urbain.

ILLUSTRATION 2.4.2 LES SECTEURS D'EMPLOIS À RÉAMÉNER EN RELATION AVEC DES INTERVENTIONS STRUCTURANTES SUR LE RÉSEAU ROUTIER



action 11.6

marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais

On accède au territoire montréalais par 15 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.

ILLUSTRATION 2.5.3 LES ENTRÉES DE VILLE

Le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance d'assurer un aménagement distinctif des entrées de ville.

