

Projet de construction d'un terminal  
d'approvisionnement de carburant  
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010



# RÈGLEMENT SUR LE PLAN D'URBANISME NUMÉRO 57-2016

VILLE DE MONTRÉAL-EST

JUILLET 2016

# MOT DU MAIRE

Chers concitoyens et concitoyennes,

C'est avec fierté que je vous présente le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Montréal-Est.

Ce plan fait partie d'un processus de planification du territoire prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Il permet de tracer les grandes lignes de ce que sera notre ville de demain et se conforme, par conséquent, au nouveau schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal adopté en avril 2015.

La première partie du document dresse un portrait actuel de notre territoire en ce qui a trait à ses enjeux démographiques, économiques et environnementaux. Dans une seconde partie, il présente les principales orientations d'aménagement servant d'assises à un renouveau urbain. Riche de son histoire industrielle, Montréal-Est doit aujourd'hui se positionner stratégiquement dans un environnement économique en perpétuelle évolution. À travers cette vision d'aménagement, la Ville se dote d'orientations durables pour l'avenir de son territoire afin d'atteindre deux grandes finalités : offrir une belle qualité de vie aux Montréalais et aux Montréalaises en aménageant des quartiers résidentiels complets à échelle humaine, et maximiser le plein potentiel industriel et commercial de son territoire.

Le Conseil municipal souhaite que ce nouveau plan d'urbanisme et les règlements qui s'y rattachent (zonage, lotissement et construction) s'inscrivent dans les meilleures pratiques du développement durable, et servent d'exemple de modernité.

2

*Robert Coutu*

Maire

Ville de Montréal-Est



Robert Coutu

Sous la direction de: Me Roch Sergerie, Greffier et responsable de l'urbanisme

Conception et réalisation: Nicolas Dziasko, MGP, Urbaniste stagiaire, Responsable des projets d'aménagement

Révision et correction: Anny Tremblay

Collaboration:

- APUR Urbanistes Conseils
- Carlos Lopez
- François Mérineau
- Olga Lwambwa, Stagiaire en urbanisme
- Alex Morier, Stagiaire en urbanisme
- Josée Guy, Directrice générale
- Éric Dancause, Directeur des travaux publics et des services techniques
- Francine McKenna, Directrice des communications, de la culture et de la communauté
- Carole Michelin, Trésorière et directrice générale adjointe

Sources d'informations:

- Études internes
- Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal - Janvier 2015
- Statistiques Canada
- Société de développement économique (SODEC) de RDP-PAT-ME
- Vélo-Québec

# TABLE DES MATIÈRES

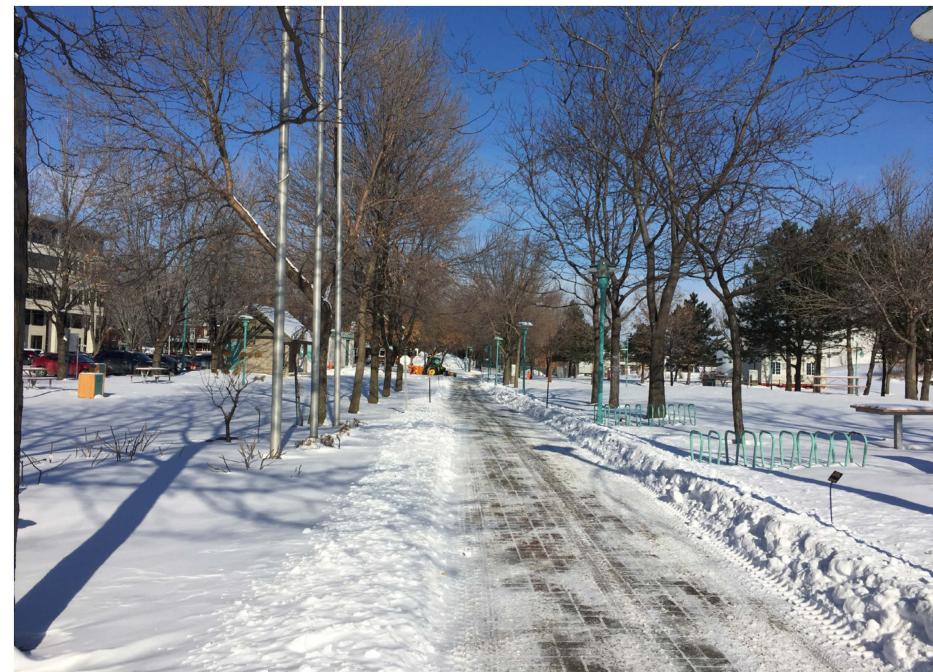
|   |         |
|---|---------|
| Chapitre 1: Le contexte d'aménagement .....   | Page 6  |
| Section 1.1: Le contexte de planification .....   | Page 6  |
| 1.1.1 Qu'est-ce qu'un plan d'urbanisme ? .....  | Page 6  |
| 1.1.2 La nécessité de réviser le plan d'urbanisme .....   | Page 6  |
| Section 1.2. Les enjeux du territoire en terme de planification et d'aménagement .....                  | Page 7  |
| 1.2.1. Enjeu 1: Le territoire, la population et le milieu de vie résidentiel .....                      | Page 7  |
| 1.2.1.1. Des nouveaux besoins relatifs à l'évolution démographique .....                                | Page 8  |
| 1.2.1.2. Un milieu de vie face à de nombreux défis d'aménagement .....                                  | Page 9  |
| 1.2.2. Enjeu 2: Une structure commerciale à bout de souffle et inadaptée aux besoins des citoyens ..... | Page 12 |
| 1.2.3. Enjeu 3: Les activités industrielles .....   | Page 14 |
| 1.2.4. Enjeu 4: Le maintien des services et équipements municipaux et communautaires .....              | Page 16 |
| 1.2.5. Enjeu 5: L'organisation du transport, la gestion des déplacements et le transport actif .....    | Page 17 |
| Chapitre 2: Le choix d'aménagement .....  | Page 20 |
| Section 2.1: Les grandes orientations d'aménagement du territoire .....                                 | Page 22 |
| 2.1.1 La vision stratégique d'aménagement .....   | Page 22 |
| 2.1.2 Le plan d'action: objectifs et moyens de mise en œuvre .....                                      | Page 22 |
| Section 2.2: L'organisation du territoire projetée .....  | Page 26 |
| 2.2.1 Les affectations et leur densité d'occupation au sol .....  | Page 26 |
| 2.2.2 La compatibilité des usages par affectation .....   | Page 28 |
| Section 2.3: Les secteurs de redéveloppement urbain .....   | Page 30 |
| 2.3.1 Le contexte de planification et d'encadrement des secteurs de redéveloppement .....               | Page 30 |
| 2.3.2 Le secteur de redéveloppement no 1: l'axe commercial de l'A40 .....                               | Page 30 |
| 2.3.3 Le secteur de redéveloppement no 2 : les hangars .....  | Page 30 |
| 2.3.4 Le secteur de redéveloppement no 3 : le centre-ville de Montréal-Est .....                        | Page 31 |
| 2.3.5 Le secteur de redéveloppement no 4 : le site du garage municipal .....                            | Page 31 |
| Annexe cartographique .....   | Page 32 |
| Entrée en vigueur .....   | Page 41 |

# CHAPITRE 1

## LE CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT

|   |         |
|---|---------|
| Section 1.1: Le contexte de planification .....   | Page 6  |
| 1.1.1 Qu'est-ce qu'un plan d'urbanisme ? .....  | Page 6  |
| 1.1.2 La nécessité de réviser le plan d'urbanisme .....   | Page 6  |
| Section 1.2. Les enjeux du territoire en terme de planification et d'aménagement .....                  | Page 7  |
| 1.2.1. Enjeu 1: Le territoire, la population et le milieu de vie résidentiel .....                      | Page 7  |
| 1.2.1.1. Des nouveaux besoins relatifs à l'évolution démographique .....                                | Page 8  |
| 1.2.1.2. Un milieu de vie face à de nombreux défis d'aménagement .....                                  | Page 9  |
| 1.2.2. Enjeu 2: Une structure commerciale à bout de souffle et inadaptée aux besoins des citoyens ..... | Page 12 |
| 1.2.3. Enjeu 3: Les activités industrielles .....   | Page 14 |
| 1.2.4. Enjeu 4: Le maintien des services et équipements municipaux et communautaires .....              | Page 16 |
| 1.2.5. Enjeu 5: L'organisation du transport, la gestion des déplacements et le transport actif .....    | Page 17 |





# Chapitre 1: Le contexte d'aménagement

6

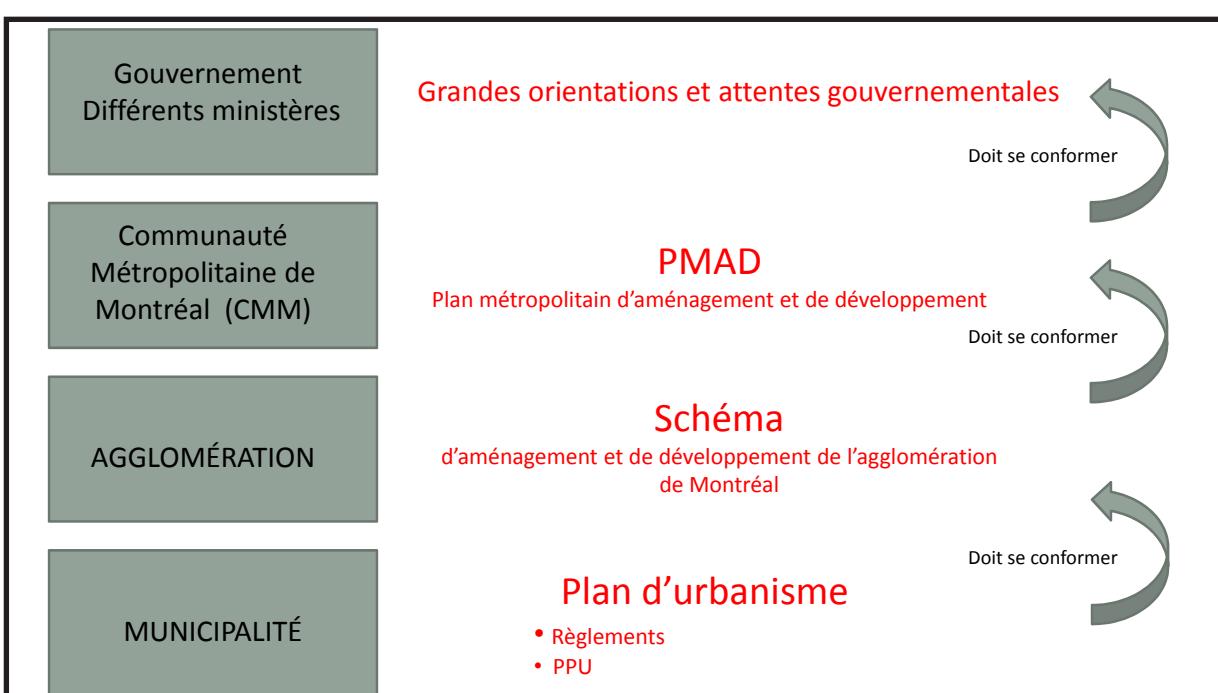
## Section 1.1: Le contexte de planification

### 1.1.1 Qu'est-ce qu'un plan d'urbanisme ?

Le plan d'urbanisme est un outil de planification du territoire que les municipalités doivent adopter en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19). Le plan d'urbanisme intègre les orientations d'aménagement et les affectations du sol qui seront mises de l'avant par la Ville sur un horizon de planification de 5 à 10 ans.

Au-delà de son contexte légal d'adoption, le plan d'urbanisme permet de mieux planifier l'avenir du territoire et dégager des orientations stratégiques. Le plan d'urbanisme doit ainsi être vu comme un outil pour encadrer la mise en valeur et la gestion du territoire, et enfin, comme un outil de mise en œuvre de projets d'aménagement et de développement.

Le plan d'urbanisme est rendu opérationnel par l'adoption des règlements d'urbanisme (zonage, lotissement, construction, etc.) qui doivent être conformes aux objectifs du plan d'urbanisme ainsi que, le cas échéant par la mise en place de mesures non réglementaires (promotion, sensibilisation, politique municipale, etc.)



En résumé, un plan d'urbanisme permet à une ville et à l'ensemble des parties prenantes qui la définissent de :

- mieux comprendre les principaux enjeux de développement territorial
- mieux identifier les principaux objectifs et les moyens d'y parvenir
- définir des stratégies de mise en œuvre afin de converger vers des résultats ciblés et mesurables
- déterminer les projets structurants qui façonnent l'avenir de la ville afin de relever les grands défis socio-économiques et environnementaux.

### 1.1.2 La nécessité de réviser le plan d'urbanisme

Crée il y a plus de 100 ans, en 1910, la Ville de Montréal-Est a traversé diverses formes de développement et d'urbanisation depuis sa création. Depuis les 20 dernières années, la Ville a orienté son développement selon les paramètres inscrits dans le plan d'urbanisme de 1990 et, au début des années 2000, selon les orientations montréalaises de par son passage à titre d'arrondissement de la Ville de Montréal.

Or, depuis le décret de la défusion, la Ville de Montréal-Est se trouve à être gouvernée à l'aide du Plan d'urbanisme de Montréal – Parti II : Chapitre 20 – Arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est. Dans ce contexte, il apparaît plus qu'opportun de revoir la planification et la gestion du territoire municipal.

Par ailleurs, depuis le 12 mars 2012, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal est entré en vigueur. Conséquemment, l'Agglomération de Montréal, qui regroupe l'ensemble des villes de l'île de Montréal, a l'obligation de revoir sa planification régionale aux fins d'assurer la conformité du schéma d'aménagement et de développement au PMAD d'ici mars 2015.

Ce nouveau contexte de planification métropolitaine et régionale positionne la Ville de Montréal-Est à titre de pôle d'emplois d'importance pour la métropole. Il propose également des critères de densification du territoire (objectif de 35 logements à l'hectare) et d'aménagement de milieux de vie de qualité pour les citoyens. Montréal-Est doit ainsi se positionner dans l'échiquier métropolitain, plus particulièrement à travers la dynamique économique et résidentielle de l'est de Montréal. Afin de répondre à ces exigences et à cette volonté de se doter d'un outil de planification efficace, la Ville de Montréal-Est a retenu les services de la firme Apur urbanistes-conseils en 2011 afin d'entamer le processus de planification du territoire.

En 2015, avec l'entrée en vigueur du nouveau schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, la ville de Montréal-Est a finalisé son plan d'urbanisme afin de se conformer aux grandes orientations du schéma et consolider par le fait même sa planification territoriale.

## Section 1.2. Les enjeux du territoire en terme de planification et d'aménagement

### 1.2.1. Enjeu 1: Le territoire, la population et le milieu de vie résidentiel

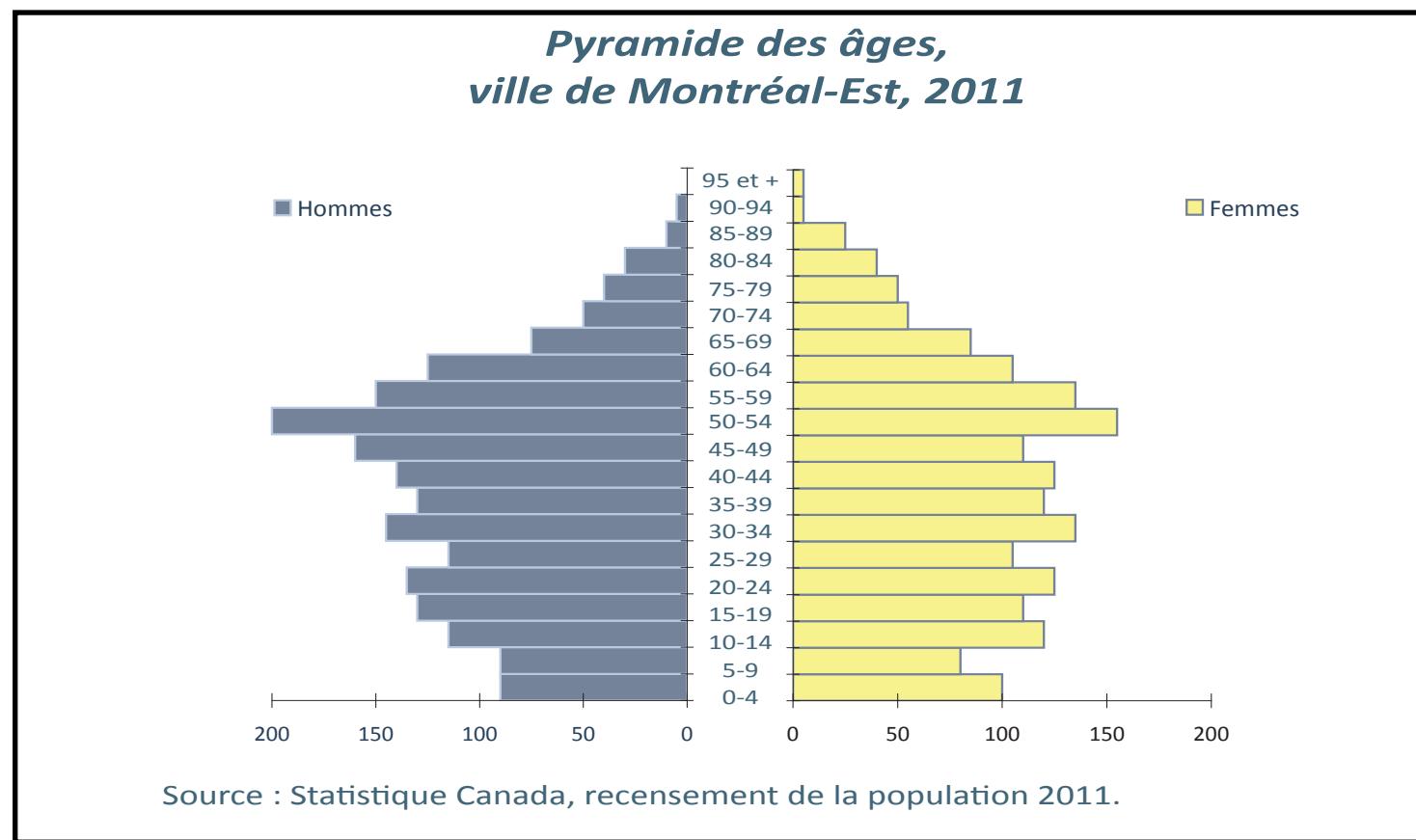
La Ville de Montréal-Est doit composer avec un territoire relativement restreint, représentant environ 12,2 km<sup>2</sup>, dont la majorité de celui-ci a été historiquement vouée à des fins industrielles (environ 90 % du territoire).

L'espace ainsi destiné aux activités résidentielles, commerciales et communautaires est restreint de par les choix de développement antérieurs et les résultats de cette planification. Actuellement, ces activités à dominante résidentielles occupent à peine 0,813 km<sup>2</sup>, soit environ 7 % de l'ensemble du territoire.

En 2011, selon les données du recensement de Statistique Canada, la population de Montréal-Est s'élevait à 3 728 résidents, ce qui représente une diminution de 2,5 % de sa population entre 2006 et 2011. Durant la décennie 2001-2011, la population de Montréal-Est a toutefois augmenté de 5,1 %.

La densité brute de la population est de 305 hab \ km<sup>2</sup>

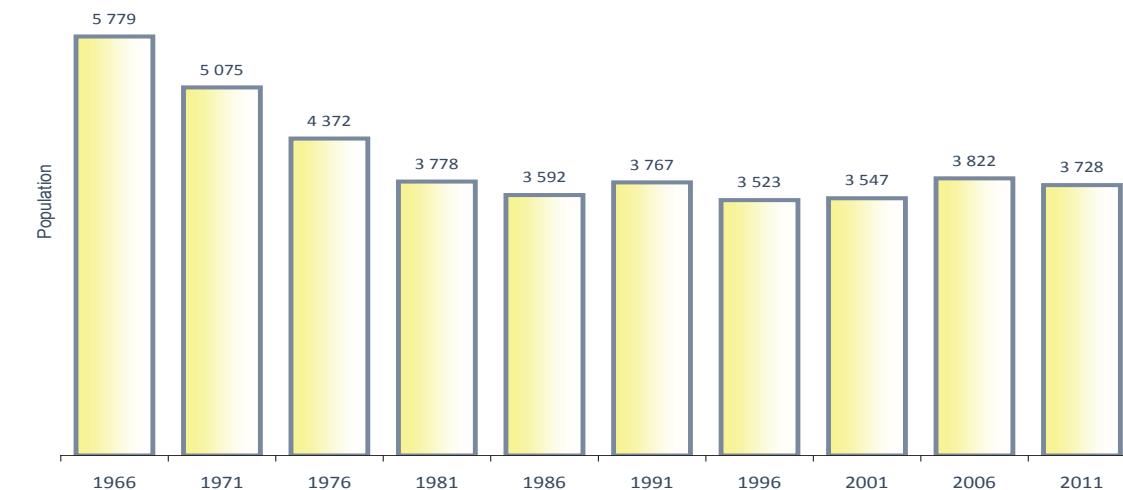
La densité nette de la population (rapport du nombre d'habitants sur la zone strictement résidentielle) est de 4 585 hab \ km<sup>2</sup>.



#### Répartition de la population par quartile selon le recensement de 2011:

- 25 % de la population a 21 ans et moins
- 50 % de la population a 40 ans et moins
- 75 % de la population a 56 ans et moins

### Population totale, Ville de Montréal-Est 1966-2011



Source : Statistique Canada, recensements de la population 1966-2011.

### Ménages privés selon le revenu total en 2010, Ville de Montréal-Est

| Ménages privés          | Population totale |      |
|-------------------------|-------------------|------|
|                         | Nombre            | %    |
| Moins de 5 000 \$       | 60                | 3,6  |
| 5 000 \$ à 9 999 \$     | 45                | 2,7  |
| 10 000 \$ à 14 999 \$   | 130               | 7,8  |
| 15 000 \$ à 19 999 \$   | 105               | 6,3  |
| 20 000 \$ à 29 999 \$   | 240               | 14,5 |
| 30 000 \$ à 39 999 \$   | 185               | 11,1 |
| 40 000 \$ à 49 999 \$   | 220               | 13,3 |
| 50 000 \$ à 59 999 \$   | 140               | 8,4  |
| 60 000 \$ à 79 999 \$   | 200               | 12,0 |
| 80 000 \$ à 99 999 \$   | 135               | 8,1  |
| 100 000 \$ à 124 999 \$ | 115               | 6,9  |
| 125 000 \$ à 149 999 \$ | 35                | 2,1  |
| 150 000 \$ et plus      | 50                | 3,0  |

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011.

Des couches de pauvreté non négligeables:

- 1 ménage sur 5 gagne moins que 20 000 \$ par année
- Près de la moitié des ménages dispose de moins de 50 000 \$ par année
- 12 % des ménages dispose d'un revenu brut supérieur à 100 000 \$ par année

### 1.2.1.1. Des nouveaux besoins relatifs à l'évolution démographique

En 2011, le groupe d'âge des 50 à 64 ans représentait plus du quart de la population de Montréal-Est. À l'horizon de 10 à 15 ans, le glissement de ce groupe d'âge dans le groupe des 65 ans s'accompagnera de nouveaux besoins qu'il faudra prendre en considération. Il est donc nécessaire, dès à présent, d'anticiper ces futurs besoins et de mettre en place un plan d'action en réponse à ceux-ci. Toutefois, comme le démontrent les statistiques démographiques, la situation à Montréal-Est est moins alarmante que dans le reste de l'agglomération.

#### Indice de vieillissement démographique

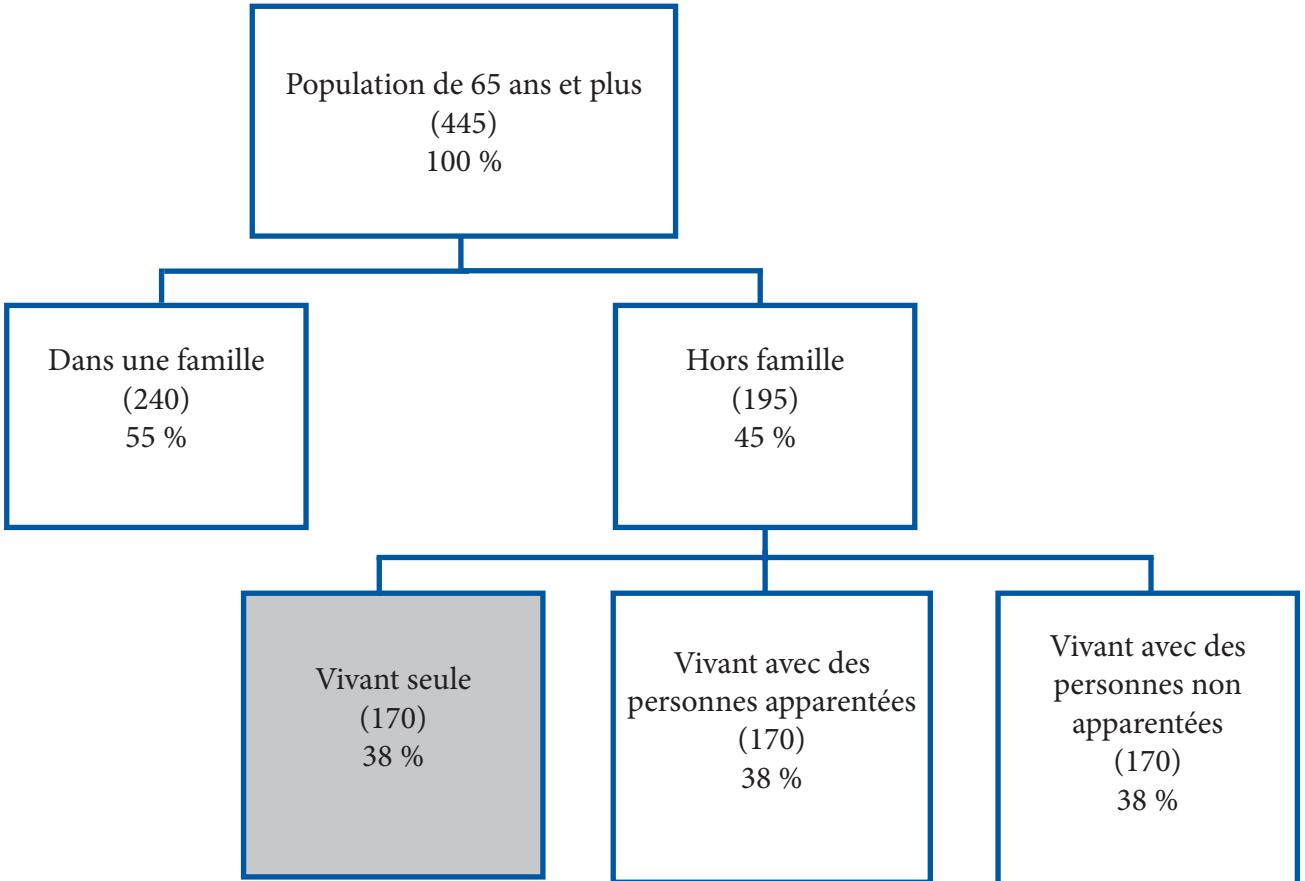
1.25

L'indice de vieillissement démographique\* se situe au-dessus du seuil d'équilibre dans la Ville de Montréal-Est. Il se situe à 0.97 dans l'agglomération et à 1.30 en banlieue.

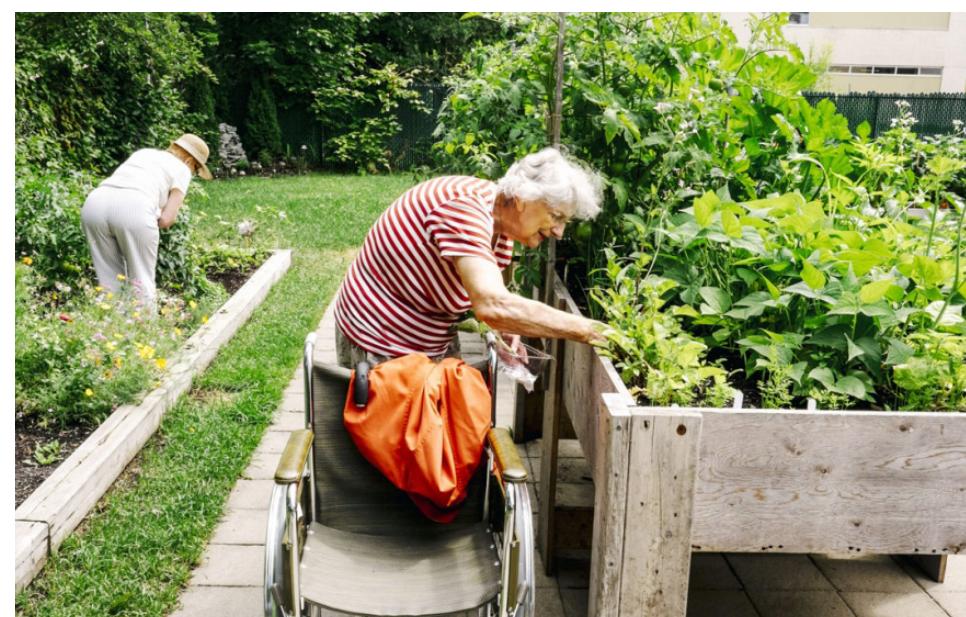
\*Un indice élevé veut dire que la population est jeune tandis qu'un indice inférieur à 1 indique que la population est vieillissante.

L'indice de vieillissement démographique de la ville de Montréal-Est étant relativement élevé par rapport à l'agglomération, on peut considérer que cette composante démographique est un atout pour la ville puisqu'une population jeune contribue au dynamisme économique et social de la communauté.

On peut donc constater que malgré un vieillissement généralisé de la population à l'échelle de l'agglomération, la Ville de Montréal-Est se démarque positivement, ce qui constitue un potentiel indéniable en matière de revitalisation.



- Selon Statistique Canada, en 2011, plus d'un aîné sur trois de plus de 65 ans vit seul à Montréal-Est. Les personnes âgées vivant seules connaissent des problématiques particulières en ce qui a trait à leurs besoins fondamentaux. La baisse des revenus disponibles des aînés, combinée à la croissance du coût de la vie, notamment en ce qui a trait au logement et à l'alimentation, constitue un enjeu important à gérer. Cette tranche d'âge est également particulièrement sensible à l'isolement. Les besoins de socialisation peuvent être comblés par des lieux d'accueil. Il faut noter également que cette catégorie démographique est moins mobile que les autres, ce qui entraîne une nécessité de pouvoir avoir accès à des services de proximité essentiels tels une pharmacie, une épicerie ou fruiterie locale abordable afin de combler le besoin primaire de se nourrir convenablement.



### 1.2.1.2. Un milieu de vie face à de nombreux défis d'aménagement

- La densité d'occupation au sol

En matière de densité au sol, le schéma d'aménagement et de développement prescrit, en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, un seuil moyen de densité brute minimum de 35 logements à l'hectare pour le secteur résidentiel de Montréal-Est.

Actuellement, 1 851 logements occupent 81.3 hectares bruts dans le noyau résidentiel de Montréal-Est. C'est l'équivalent de 22.76 logements à l'hectare. Afin d'atteindre les objectifs du schéma pour notre secteur résidentiel, il faudrait que, dans les zones à construire ou rénover, se créent 995 logements supplémentaires.

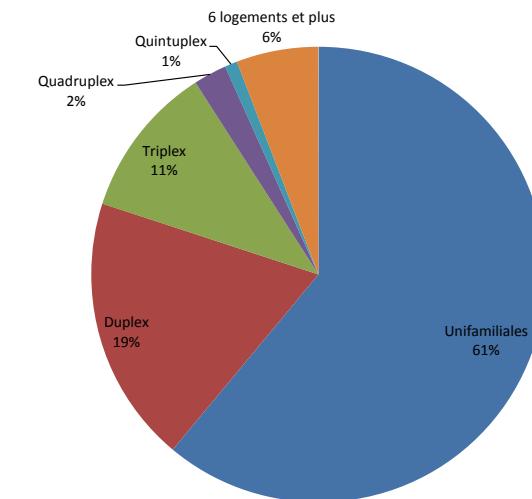
Densité moyenne brute actuelle:  
22.8 logements à l'hectare



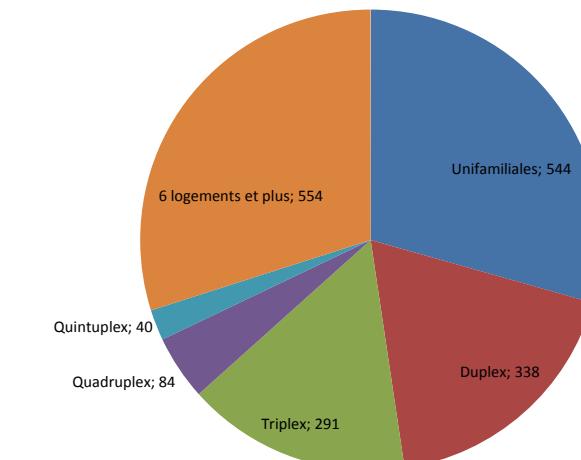
Densité moyenne brute cible:  
35 logements à l'hectare

(équivalent à créer 995 logements sur le territoire)

Répartition actuelle des bâtiments résidentiels par typologie, avril 2015



Répartition actuelle des logements par type de bâtiment, avril 2015



| Inventaire du parc de logements de Montréal-Est | Unifamiliales | Duplex | Triplex | Quadruplex | Quintuplex | 6 logements et plus | TOTAL |
|---|---------------|--------|---------|------------|------------|---------------------|-------|
| Nombre de bâtiments résidentiels                | 544           | 169    | 97      | 21         | 8          | 52                  | 891   |
| Nombre de logements                             | 544           | 338    | 291     | 84         | 40         | 554                 | 1851  |

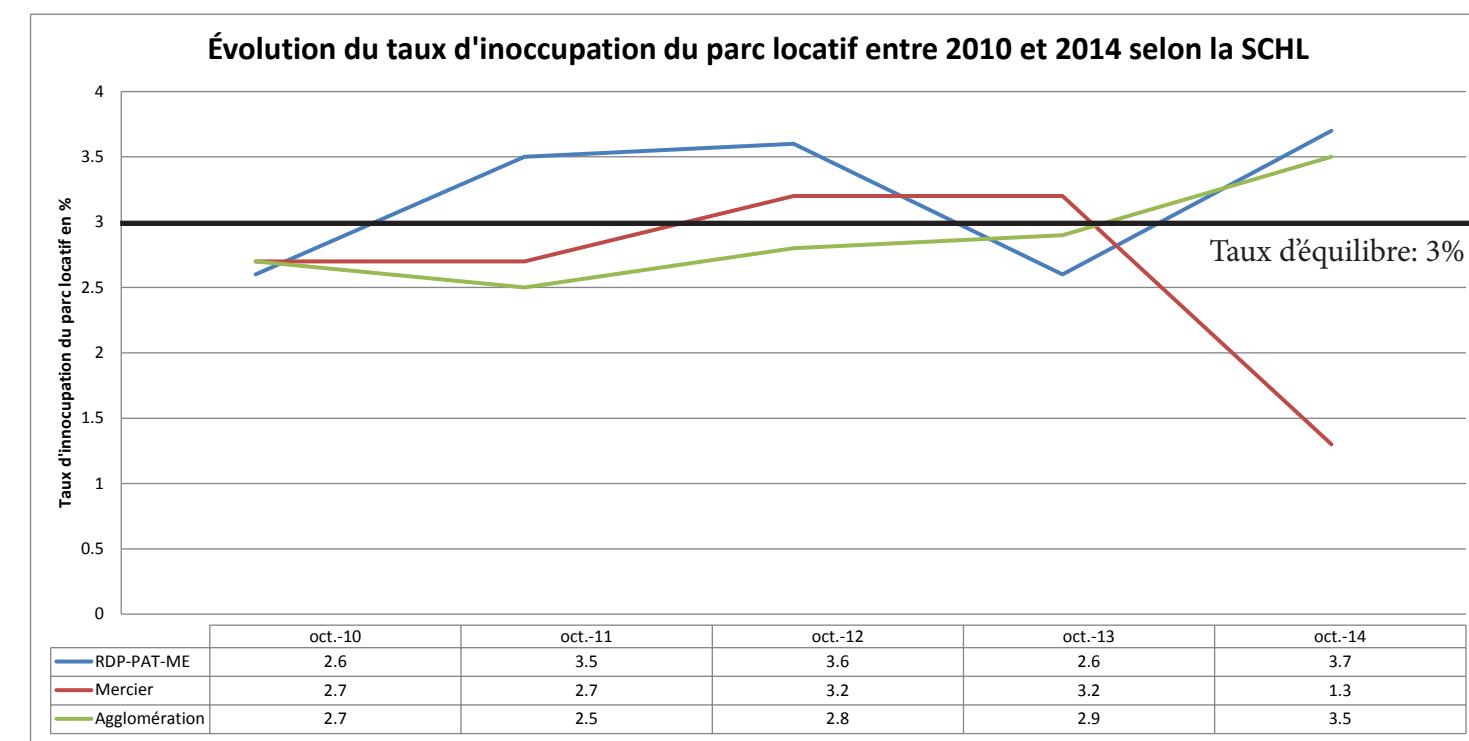
Comme il existe peu de terrains constructibles vacants à des fins résidentielles à Montréal-Est, cette densification devra se faire à travers la transformation du tissu résidentiel existant et par conséquent, l'identification de secteurs plus aptes à permettre cette densification.

- Attractivité du territoire en matière d'habitation

Selon les données de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), le taux d'inoccupation du parc locatif du secteur constitué par l'arrondissement Rivière-des-prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est (RDP-PAT-ME) a oscillé entre 2.6 et 3.7 % entre 2010 et 2014.

Tandis que le secteur à l'ouest de Montréal-Est (Mercier-Tetreaultville) semble connaître une baisse du taux d'inoccupation, celui de RDP-PAT-ME est en augmentation depuis 2013, ce qui est un signe d'une baisse de l'attractivité de ce secteur en comparaison à son voisin adjacent. De plus, en comparaison avec la moyenne de l'agglomération, le taux d'inoccupation du parc locatif de RDP-PAT-ME est systématiquement plus élevé ce qui reflète également un manque d'attractivité.

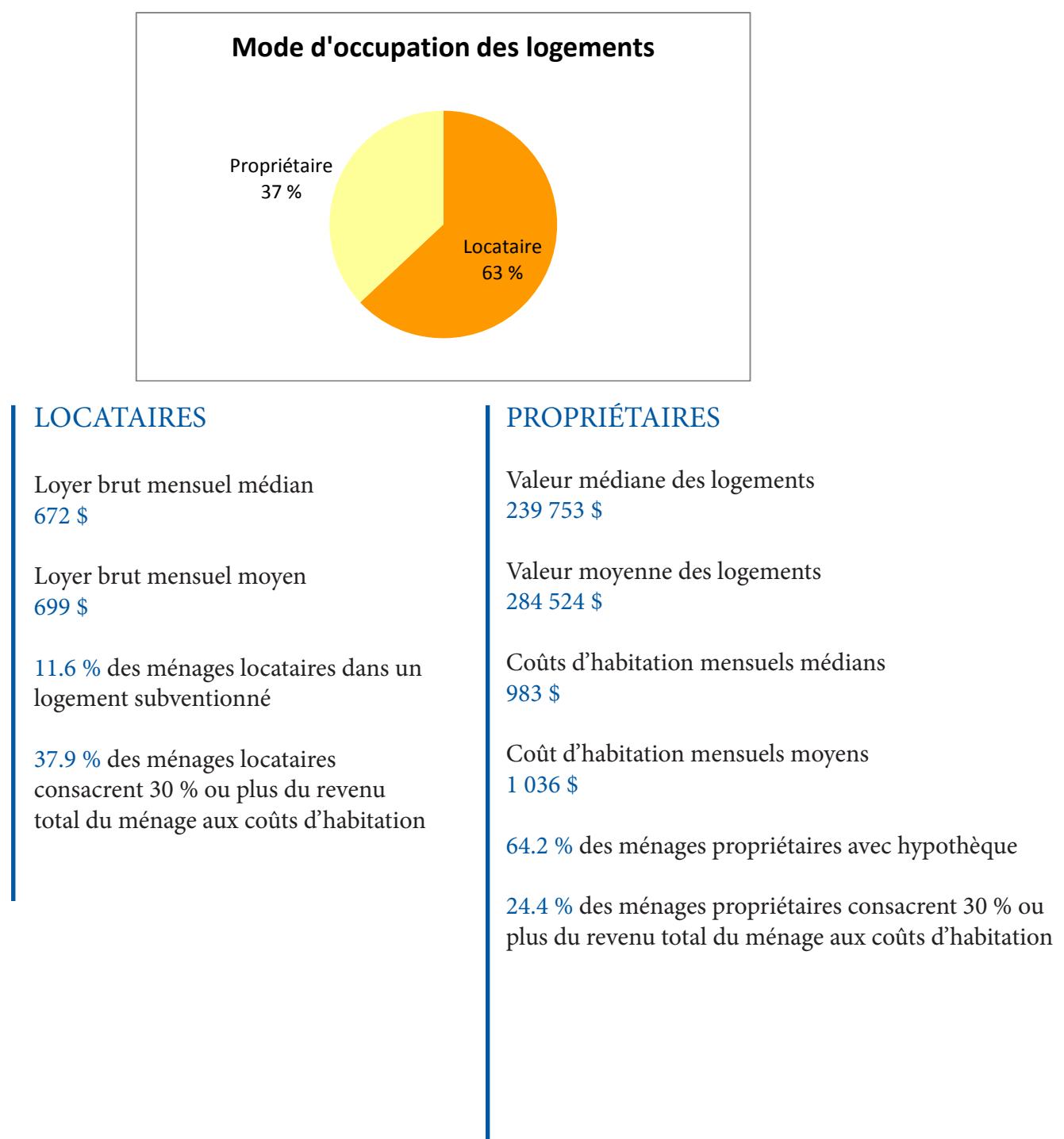
L'enjeu sera d'établir des stratégies viables afin d'attirer durablement des résidents à Montréal-Est.



- Un taux d'effort pour se loger moins lourd pour les ménages propriétaires

Selon Statistique Canada, en 2011, les ménages locataires représentaient 63 % tandis que les ménages propriétaires ne représentaient que 37 %.

Le coût d'habitation pèse moins lourd pour les propriétaires que pour les locataires puisque seuls 24 % des propriétaires consacrent plus de 30 % de leur revenu avant impôts pour se loger contre 38 % pour les locataires. Malgré l'établissement des coopératives d'habitation en 2004, il semble que la demande est encore très présente pour des logements locatifs abordables à Montréal-Est. Cette question d'abordabilité du logement constitue donc toujours un enjeu important pour la municipalité.



- Des îlots de chaleur importants au cœur du secteur résidentiel

Outre la fonction ornementale, les végétaux ont une véritable fonction de régularisation de la température ambiante en milieu urbain. Le processus d'évapotranspiration des végétaux, en particulier des arbres matures permet de contrôler le degré d'humidité locale et tempère les variations extrêmes des températures dans les quartiers durant les épisodes de canicule.

Comme le montre la carte ci-après, certains secteurs résidentiels sont considérés comme des îlots de chaleur, ce qui contribue à une baisse de qualité de vie pour les résidants de ces secteurs. Les problématiques liées aux îlots de chaleurs en milieu urbain sont nombreuses:

- sensation de suffocation des piétons et des résidants (particulièrement pour les personnes âgées)
- coûts énergétiques plus élevés (climatisation),
- demande de prolongation des heures d'ouverture des lieux de rafraîchissement (piscines extérieures, jeux d'eau, bibliothèques et centres communautaires climatisés),
- problématique accrue de mauvaises odeurs dans les puisards.

- Un bâti déstructuré et un espace public à améliorer

Montréal-Est présente une diversification typologique du bâti très importante. Outre des secteurs clairement marqués par une typologie particulière, tel le secteur de l'avenue des vétérans dont le cadre bâti est essentiellement constitué de maisons des Vétérans d'après guerre, le reste du territoire combine une mosaïque de types de bâtis sans cohérence explicite mêlant duplex, triplex, édifices à multiple-logements.

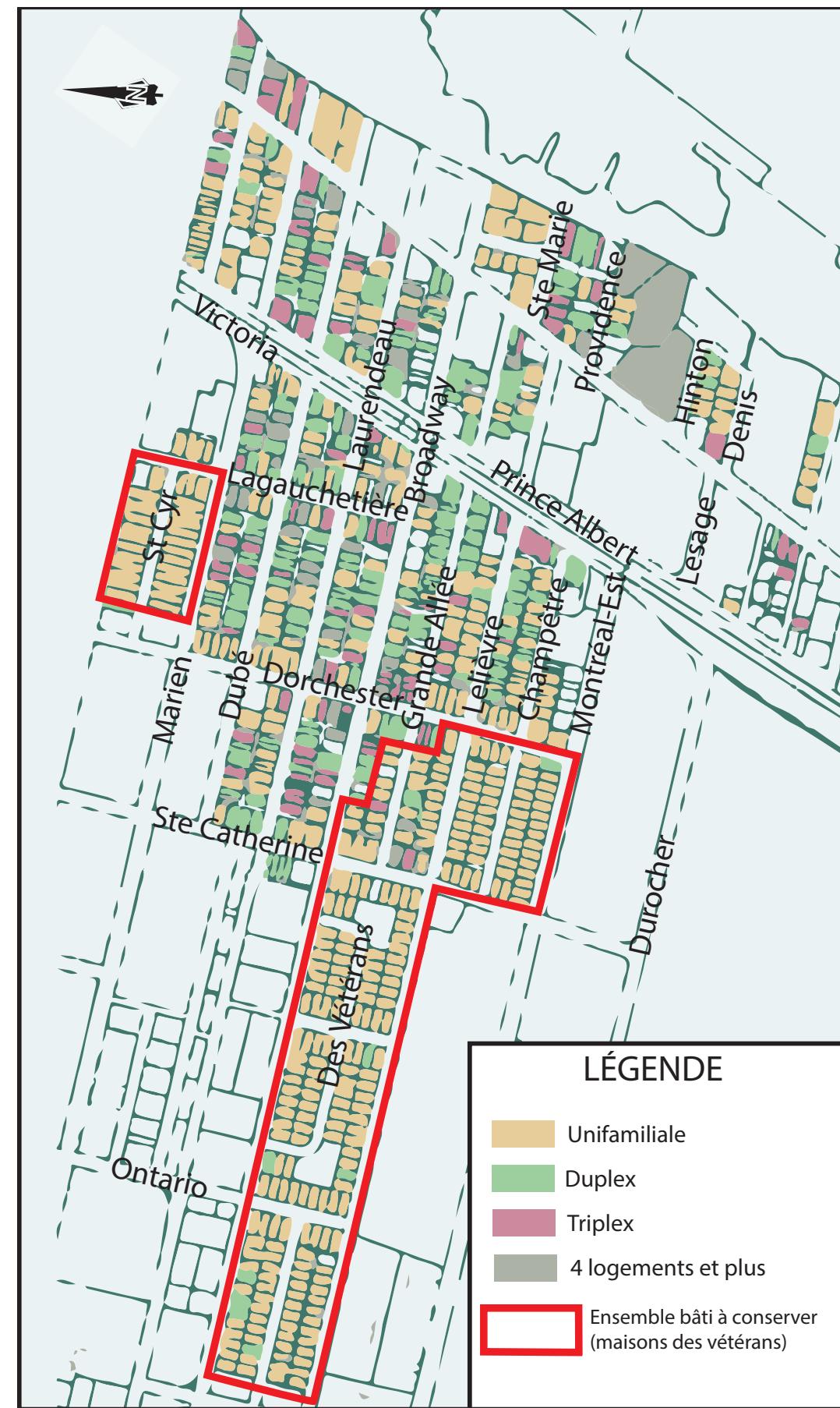
L'avenue Broadway en est un bel exemple, puisque sur cette même avenue, on peut y trouver l'ensemble des types de bâtis présents dans l'agglomération montréalaise. Ce manque de cohérence dans l'architecture des bâtiments est accentué par la présence de commerces d'automobiles usagées ainsi que par des usages traditionnellement incompatibles avec le secteur résidentiel (entrepôt et usine de fabrication).

De plus, l'espace public est particulièrement vétuste, ce qui contribue à ce constat de rue «laissée à l'abandon».

Enfin, le partage de l'espace public semble inappropriate aux piétons et aux cyclistes. En effet, la dimension de la chaussée par rapport aux trottoirs ainsi que l'absence de bande cyclable n'offre pas de cadre agréable à l'appropriation de l'espace public par le citoyen.



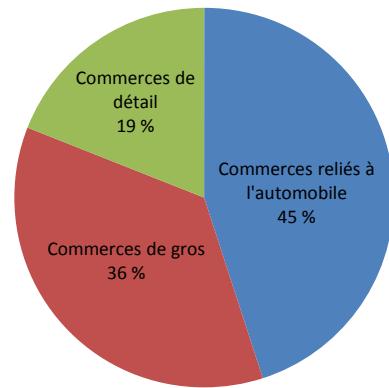
Carte 2: Catégorisation du bâti et secteurs résidentiels à protéger



## 1.2.2. Enjeu 2: Une structure commerciale à bout de souffle et inadaptée aux besoins des citoyens

L'offre commerciale est dispersée sur le territoire, mais est plus présente sur les rues Notre-Dame et Sherbrooke et les avenues Broadway et Marien. On dénombre 95 commerces répartis comme suit:

**Répartition des commerces présents sur le territoire par type**



La forte présence de commerces reliés à l'automobile constitue un enjeu majeur en terme d'image pour la Ville de Montréal-Est et représente un défi en terme de transformation dû à la particularité de l'implantation et de l'architecture de ces bâtiments commerciaux dans la trame urbaine.

Les sites industriels en bordure de l'axe autoroutier constituent une opportunité de développement à des fins commerciales (ex. : style de vie, grande surface, etc.) afin de se positionner à l'échelle montréalaise et de diversifier l'assiette fiscale de la Ville.

- La structure commerciale destinée aux entreprises et travailleurs

On constate une concentration naturelle de commerces destinés aux entreprises et travailleurs à proximité des industries et sur la rue Sherbrooke. Cette structure économique complémentaire peut encore se bonifier en maximisant les échanges entre les inter-partenaires commerciaux (services professionnels, espaces de bureau, logistique et transport...)

- Le déclin de l'artère commerciale Broadway

L'avenue Broadway des années 1950 avait un tout autre visage que celui que nous connaissons aujourd'hui. Animée par la présence de plusieurs commerces, l'artère se portait bien et les gens la fréquentaient. Toutefois, au fil des années, la rue a subi les contrecoups de la décroissance démographique et des changements du mode de vie qui ont engendré la dévitalisation et la fermeture de plusieurs commerces.

La présence de l'église Saint-Octave à l'intersection de Notre-Dame et Broadway attirait une population régulière dans ce secteur pour des fêtes et pratiques religieuses (mariages, baptêmes, premières communions, etc.), mais aujourd'hui, les activités religieuses sont en déclin et le lieu n'accueille plus qu'un centre de la petite enfance qui occupe, en partie, le sous-sol de l'église.

L'achalandage de l'avenue Broadway dû à la proximité des secteurs résidentiels voisins a favorisé l'implantation de commerces tels que Broadway BBQ, Broadway Chips, du garage Rocheleau, de plusieurs épiceries, d'une laiterie, d'institutions bancaires et même du cinéma Broadway. Aujourd'hui, il ne reste que des vestiges des commerces d'autrefois. L'offre commerciale est maintenant axée sur les services automobiles rendant ainsi l'artère peu attrayante pour les résidants, les travailleurs et les gens de passage.

## Forces et faiblesses de l'avenue Broadway

### FORCES

- Plusieurs terrains disponibles et reconvertis
- Présence de quelques commerces de proximité (épicerie, crèmerie, dépanneur)
- Facilité d'accès par le transport collectif
- Lien direct avec le parc de l'Hôtel-de-Ville
- Était autrefois une avenue commerciale (mémoire collective)
- Possède un bassin de travailleurs
- Plusieurs ruelles qui permettent de diversifier les accès

### FAIBLESSES

- Faible bassin de la clientèle considérant la taille de la population
- Plusieurs locaux vacants
- Absence de patrimoine architectural
- Bâti en mauvais état
- Discontinuité du bâti
- Peu ou pas d'aménagement urbain
- Peu ou pas de végétation
- Aucune visibilité
- Prédominance de l'automobile en marge avant
- Circulation de camions (Usines Giant)
- Signalisation
- Activité commerciale désuète
- N'est pas attractive
- Mécanisme de financement sclérosé empêchant le transfert de propriété et l'investissement

## Défis et opportunités:

- Un contexte de compétitivité commerciale avec les grands centres et les pôles commerciaux de l'est de l'île de Montréal a pour résultat des fuites d'une potentielle clientèle.
- Une revitalisation ou une requalification de l'avenue Broadway au sud de la rue Dorchester, jusqu'à Notre-Dame, constitue une opportunité pour « animer » le secteur et développer un espace public convivial pour les citoyens et les consommateurs en s'appuyant sur une mixité des usages.

- Une cohabitation d'usages difficile

Le noyau résidentiel de la Ville de Montréal-Est se situe au nord-est de la ville. Une petite bande résidentielle à l'ouest de la ville, sur Georges-V vient compléter ce noyau, notamment avec la coopérative d'habitation «Le fleuve de l'espoir» ainsi que quelques unités d'habitation.

La présence d'usages résidentiels à proximité de certains sites industriels constitue un enjeu majeur pour la Ville de Montréal-Est. De par le principe de réciprocité, l'activité résidentielle constitue une limitation pour le développement des activités industrielles et, à l'inverse, les activités industrielles représentent un frein à l'expansion résidentielle sur certains sites et entraînent des problématiques particulière liées à d'importantes nuisances (bruit, camionnage, poussière, pollution atmosphérique...)

La présence des hangars, à l'est de l'avenue Broadway et au nord de la rue Sainte-Catherine, héritage de la seconde guerre mondiale, génère des nuisances considérables pour le secteur (sécurité des bâtiments, circulation, stationnement, manœuvre de camions dans les rues locales) mais présente toutefois un potentiel intéressant de requalification urbaine.

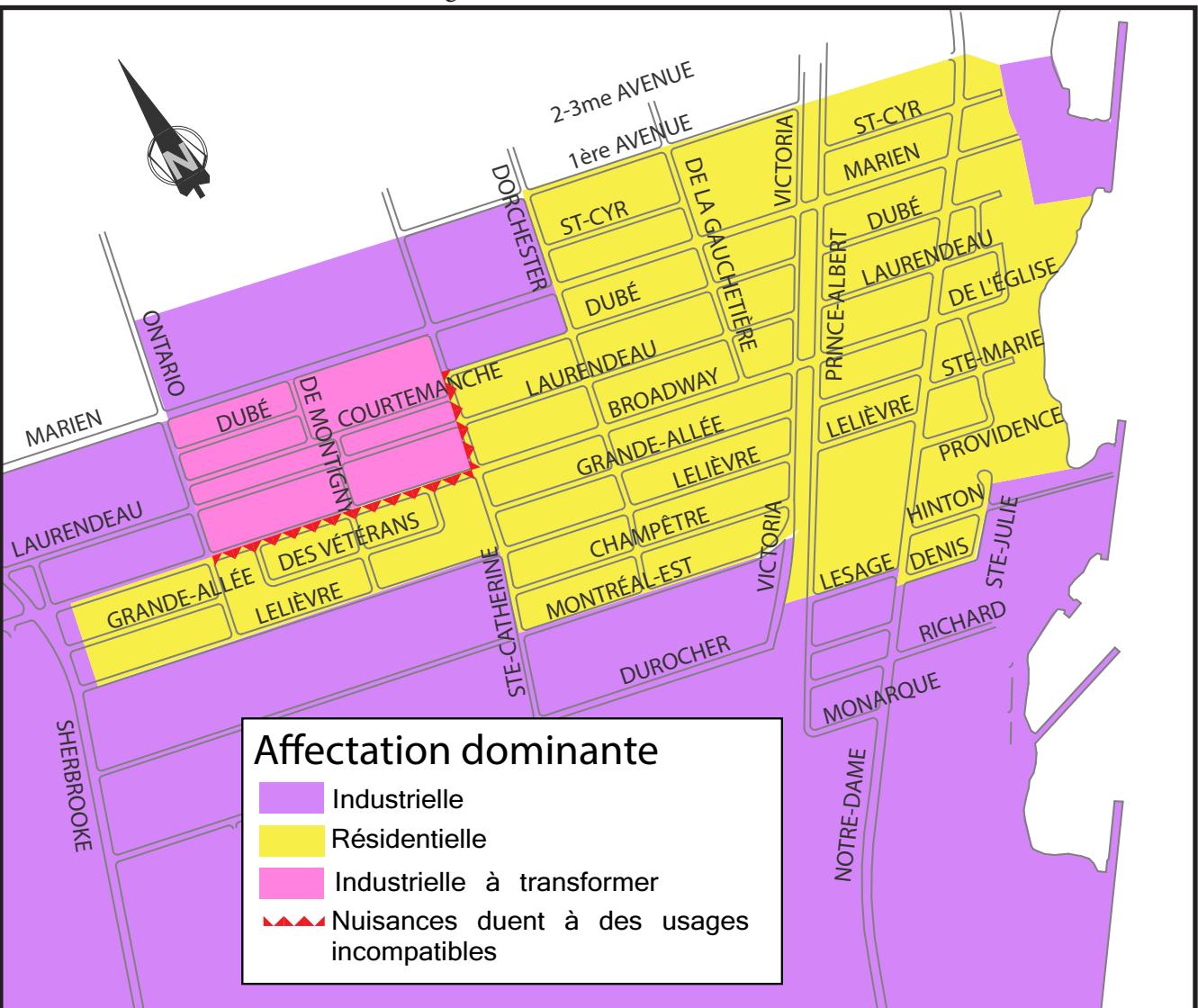
Il en est de même pour le secteur adjacent identifié à la carte ci-contre en rose comme un secteur à vocation industrielle à transformer. Afin de réduire les nuisances aux usages sensibles environnants (nuisances qui se caractérisent par des passages fréquents de camions sur l'avenue Broadway), ce plan d'urbanisme vise à y affecter des usages industriels générant de faibles nuisances, soit l'industrie artisanale ou légère ainsi que le commerce et services aux entreprises.

La présence des activités portuaires en bordure du Saint-Laurent empêche le développement résidentiel et récréotouristique à l'ouest de l'avenue Denis. Toutefois, le bail emphytéotique qui lie le Port de Montréal et la Ville de Montréal-Est permet à la ville d'aménager et jouir d'un parc linéaire en bordure du fleuve vis-a-vis de son secteur central. Cette unique ouverture sur le fleuve représente un potentiel indéniable de revitalisation.

L'avenue Broadway, considérée autrefois comme la rue commerciale de la ville, présente aujourd'hui une combinaison d'usages commerciaux peu favorables à une agréable vie de quartier. La présence de commerces reliés à l'automobile (stations d'essence, vente de véhicules d'occasion, garage...) constitue un véritable défi dans le cadre d'une revitalisation. En effet, la volumétrie architecturale du bâti, l'implantation sur le lot, le non alignement des façades avec les bâtiments adjacents, l'absence de mitoyenneté sont autant d'éléments déstructurants qui contribuent à une expérience urbaine non satisfaisante.



Carte 3: Affectation dominante des usages



### 1.2.3.. Enjeu 3: Les activités industrielles

Résultat de son historique de développement, près de 90 % du territoire de Montréal-Est est dédié ou occupé à des fins industrielles.

Le secteur industriel accueille principalement des entreprises reliées aux produits pétroliers, chimiques et métallurgiques en plus de la présence d'une carrière toujours en activité, la carrière Lafarge.

Le territoire de Montréal-Est est également marqué par la présence des activités portuaires et du pôle intermodal du Port de Montréal, sous juridiction du gouvernement fédéral.

Situé à proximité du milieu résidentiel, on retrouve le secteur des hangars, soit un secteur composé d'entrepôts originellement temporaires où l'on retrouve encore des activités économiques. Ces hangars avaient été érigés pour les besoins de la Seconde Guerre mondiale.

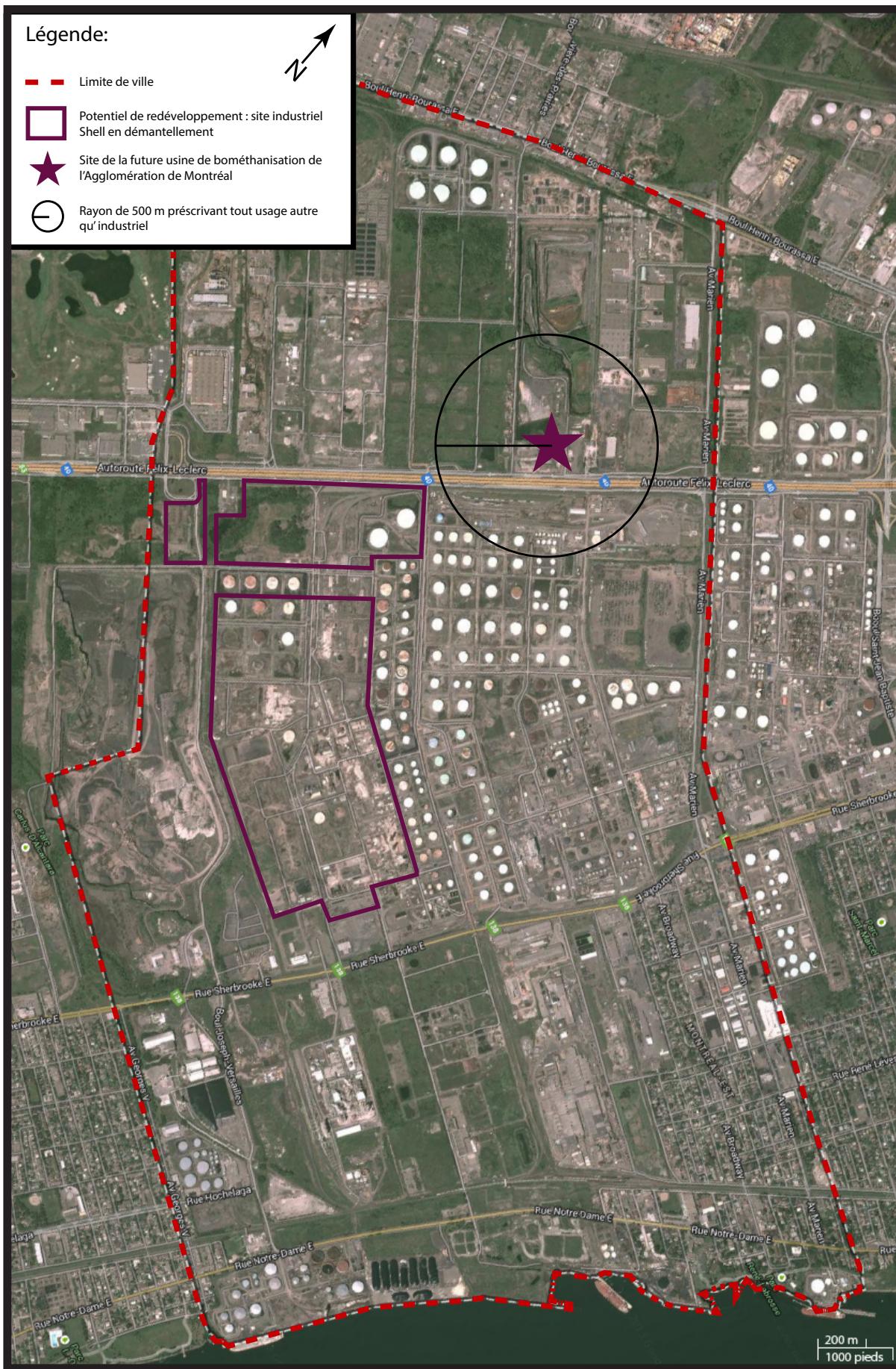
Aujourd'hui, le secteur industriel de Montréal-Est fait face à de nombreux défis de requalification et de positionnement industriel, et ce, malgré les atouts indéniables pour les entreprises nécessitant des activités de transbordement, de logistique, etc.

Les compétences de l'Agglomération de Montréal lui ont permis de désigner certains sites industriels destinés à recevoir des équipements et usages régionaux. Ainsi, Montréal-Est a été choisie pour recevoir le projet régional de biométhanisation sur le site de l'ancienne carrière Demix. Cette décision stratégique confirme le caractère industriel de ce site.

- Les activités industrielles de Montréal-Est représentent une part importante des revenus fiscaux (74 %) et entraînent d'importantes retombées économiques au niveau local et régional. Historiquement, Montréal-Est a bénéficié d'importantes retombées fiscales pour y développer des services et équipements d'envergure pour la population.
- La présence de nombreux terrains contaminés peut limiter la requalification des sites industriels lourds à d'autres fins (industriel léger, recherche et développement, commerce artériel et de grande surface, etc.). Dans certains cas, le niveau élevé de contamination des sols impose le maintien de vocations industrielles lourdes considérant l'impact financier d'une décontamination.
- L'autoroute 40 et les rues Notre-Dame et Sherbrooke offrent une visibilité intéressante pour certaines entreprises et où des espaces vacants sont disponibles.
- Le boulevard Henri-Bourassa présente des contraintes relatives à un potentiel de développement considérant la présence de la ligne de distribution électrique.
- Le projet de prolongement du boulevard Joseph-Versailles / Bourget-Forget permettra de faciliter les déplacements véhiculaires de marchandises nord-sud et offrira un potentiel de concentration des activités qui nécessitent du camionnage.
- Montréal-Est a de belles opportunités pour augmenter le taux d'occupation au sol des activités industrielles, pour une augmentation des revenus municipaux. Le recherche de nouveaux créneaux spécialisés constitue un enjeu majeur pour la requalification de ces sites industriels vacants.

74 %

Carte 4: Vue aérienne des activités industrielles de Montréal-Est et principaux sites stratégiques



- Une activité économique en mutation

La Ville de Montréal-Est est avant tout une ville industrielle, pourvue d'un noyau résidentiel. 90 % des 12 km<sup>2</sup> qui constituent le territoire sont occupés par des usages industriels. Cette particularité fait de Montréal-Est une composante importante d'un des trois grands pôles économiques de l'agglomération de Montréal. La présence du Port de Montréal, d'un réseau ferroviaire et d'un réseau autoroutier ont largement contribué à l'essor d'une industrie plus traditionnelle dans ce secteur.

Cependant, les mutations économiques des dernières décennies ont eu un impact particulièrement fort sur Montréal-Est et son pôle d'emplois. La fermeture de plusieurs entreprises, notamment dans le secteur des raffineries et de l'industrie pétrochimique a laissé plusieurs grands terrains «extensifs» sous utilisés ou vacants et voués à se transformer dans les prochaines années. La réhabilitation de ces terrains, parfois contaminés, constitue un des grands enjeux économique et environnemental pour Montréal-Est.

Entre 2006 et 2011, Montréal-Est a perdu 1 720 emplois dû à la fermeture de grandes industries. C'est l'équivalent d'un emploi sur quatre.

Le secteur de la fabrication représente 35.8 % des emplois de Montréal-Est. Ce secteur ne représente qu'une part de 10.5 % dans l'agglomération de Montréal.

L'indice de remplacement du marché du travail est de 0.97 pour la Ville de Montréal-Est, ce qui représente un faible déficit de nouveaux travailleurs pour remplacer ceux qui quittent le marché du travail. Cet indice est de 1.07 pour l'ensemble de l'agglomération.

- 25.4 %

35.8 %

0.97



Montréal-Est concentre 19 % de tous les emplois reliés à la fabrication de produits du pétrole et du charbon de la grande région de Montréal.

#### Variation de l'emploi selon le secteur économique, Ville de Montréal-Est, 2006-2011

|  | Emploi 2011  | Emploi 2006  | Variation 2006-2011 en nombre | Variation 2006-2011 en % |
|--|--------------|--------------|-------------------------------|--------------------------|
| <b>Total - Tous les secteurs</b>   | <b>5 060</b> | <b>6 780</b> | <b>-1 720</b>                 | <b>-25,4</b>             |
| 11 Agriculture, foresterie, pêche et chasse                                | 0            | 0            | 0                             | -                        |
| 21 Extraction minière, et extraction de pétrole et de gaz                  | 200          | 115          | 85                            | 73,9                     |
| 22 Services publics  | 20           | 0            | 20                            | -                        |
| 23 Construction  | 255          | 345          | -90                           | -26,1                    |
| 31-33 Fabrication  | 1 810        | 2 635        | -825                          | -31,3                    |
| 311 Fabrication d'aliments   | 0            | 15           | -15                           | -                        |
| 312 Fabrication de boissons et de produits du tabac                        | 0            | 0            | 0                             | -                        |
| 313 Usines de textiles   | 55           | 50           | 5                             | 10,0                     |
| 314 Usines de produits textiles  | 0            | 30           | -30                           | -                        |
| 315 Fabrication de vêtements   | 0            | 10           | -10                           | -                        |
| 316 Fabrication de produits en cuir et de produits analogues               | 0            | 10           | -10                           | -                        |
| 321 Fabrication de produits en bois  | 0            | 0            | 0                             | -                        |
| 322 Fabrication du papier  | 50           | 105          | -55                           | -52,4                    |
| 323 Impression et activités connexes de soutien                            | 160          | 40           | 120                           | 300,0                    |
| 324 Fabrication de produits du pétrole et du charbon                       | 285          | 410          | -125                          | -30,5                    |
| 325 Fabrication de produits chimiques                                      | 340          | 365          | -25                           | -6,8                     |
| 326 Fabrication de produits en plastique et en caoutchouc                  | 80           | 80           | 0                             | 0,0                      |
| 327 Fabrication de produits minéraux non métalliques                       | 25           | 25           | 0                             | 0,0                      |
| 331 Première transformation des métaux                                     | 490          | 840          | -350                          | -41,7                    |
| 332 Fabrication de produits métalliques                                    | 115          | 370          | -255                          | -68,9                    |
| 333 Fabrication de machines  | 20           | 50           | -30                           | -60,0                    |
| 334 Fabrication de produits informatiques et électroniques                 | 0            | 0            | 0                             | -                        |
| 335 Fabrication de matériel, d'appareils et de composants électriques      | 145          | 120          | 25                            | 20,8                     |
| 336 Fabrication de matériel de transport                                   | 0            | 10           | -10                           | -                        |
| 337 Fabrication de meubles et de produits connexes                         | 25           | 10           | 15                            | 150,0                    |
| 339 Activités diverses de fabrication                                      | 0            | 90           | -90                           | -                        |
| 41 Commerce de gros  | 520          | 800          | -280                          | -35,0                    |
| 44-45 Commerce de détail   | 835          | 795          | 40                            | 5,0                      |
| 48-49 Transport et entreposage   | 375          | 495          | -120                          | -24,2                    |
| 51 Industrie de l'information et industrie culturelle                      | 30           | 0            | 30                            | -                        |
| 52 Finance et assurances   | 25           | 20           | 5                             | 25,0                     |
| 53 Services immobiliers et services de location et de location à bail      | 65           | 60           | 5                             | 8,3                      |
| 54 Services professionnels, scientifiques et techniques                    | 145          | 265          | -120                          | -45,3                    |
| 55 Gestion de sociétés et d'entreprises                                    | 40           | 10           | 30                            | 300,0                    |
| 56 Services administratifs, soutien, gestion des déchets et assainissement | 265          | 470          | -205                          | -43,6                    |
| 61 Services d'enseignement   | 35           | 50           | -15                           | -30,0                    |
| 62 Soins de santé et assistance sociale                                    | 125          | 185          | -60                           | -32,4                    |
| 71 Arts, spectacles et loisirs   | 50           | 35           | 15                            | 42,9                     |
| 72 Hébergement et services de restauration                                 | 70           | 90           | -20                           | -22,2                    |
| 81 Autres services (sauf les administrations publiques)                    | 100          | 255          | -155                          | -60,8                    |
| 91 Administrations publiques   | 90           | 145          | -55                           | -37,9                    |

Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2006 et Enquête nationale auprès des ménages 2011; produit personnalisé selon le lieu de travail.  
Compilation : Montréal en statistiques, Ville de Montréal.

#### 1.2.4. Enjeu 4: Le maintien des services et équipements municipaux et communautaires

La Ville de Montréal-Est est très bien pourvue de services et d'infrastructures municipales, et ce, malgré la dimension de son territoire et le nombre de résidants, ce qui lui permet d'offrir une gamme de services adaptés aux besoins des citoyens.

L'administration municipale et ses services sont localisés sur deux sites distincts:

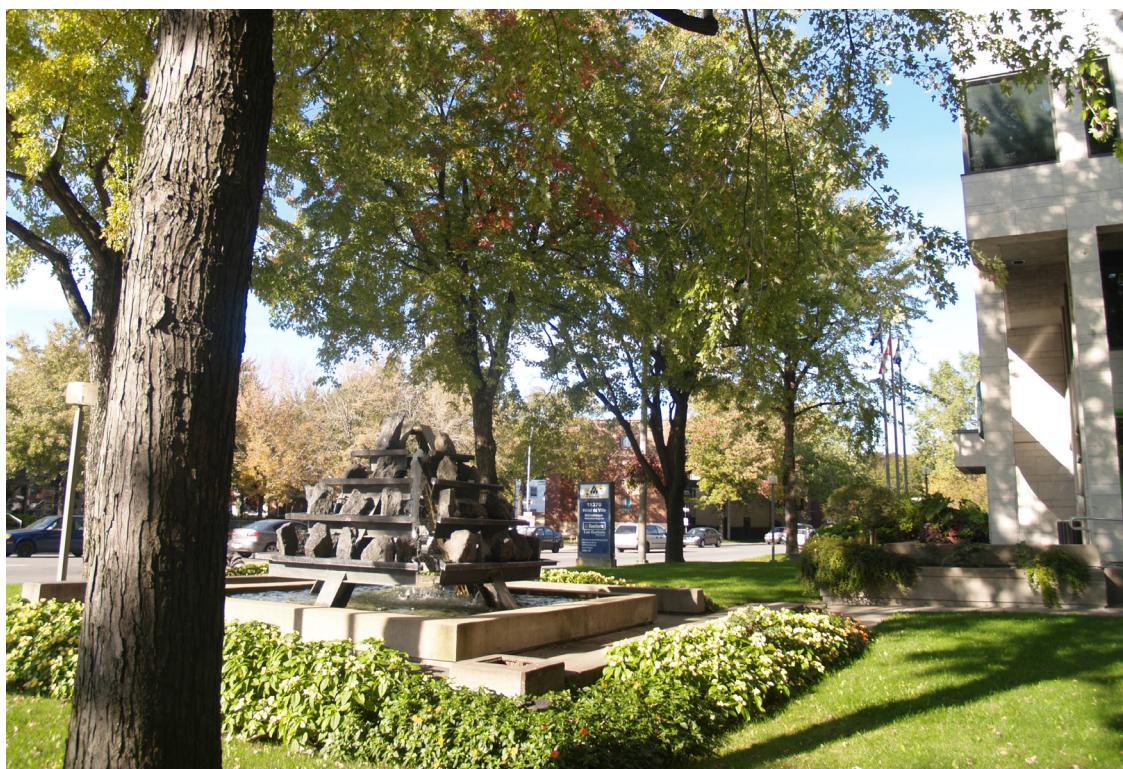
- L'hôtel de ville (rue Notre-Dame) où l'on retrouve la majorité des services à l'intérieur d'un bâtiment de grand gabarit à vocation mixte (activités commerciales au rez-de-chaussée)
- Le garage municipal, localisé sur la rue Victoria (à l'angle de l'avenue Marien), au cœur d'un tissu résidentiel

Un pôle de services a été consolidé autour de l'hôtel de ville : on y retrouve les accès au fleuve et le parc de l'Hôtel-de-Ville qui offre une ouverture sur le fleuve.

Au total, la Ville de Montréal-Est dispose d'un réseau de 7 parcs et espaces verts localisés dans la portion sud-est, en plus du parc-nature du Boisé-d'Anjou, localisé au nord-ouest du territoire, près du boulevard Henri-Bourassa. Ce parc-nature est d'une superficie de 40 ha, et est de compétence d'agglomération. Seule une petite partie est située sur le territoire de Montréal-Est.

Le pôle récréatif existant Édouard-Rivest (piscine, gymnase, aréna, etc.) accueille également l'école primaire Saint-Octave ainsi que des équipements sportifs extérieurs.

La municipalité doit s'assurer que chacun de ses sites soient utilisés à leur plein potentiel. L'enjeu sera également de s'assurer de maintenir le bon état de ses installations.



## 1.2.5. Enjeu 5: L'organisation du transport, la gestion des déplacements et le transport actif

Le territoire de la Ville de Montréal-Est est bien desservi par le réseau routier. D'une part, le territoire est traversé par l'autoroute 40, qui est d'ailleurs désignée à titre de réseau routier métropolitain par la Communauté métropolitaine de Montréal, et où l'on retrouve deux échangeurs autoroutiers.

D'autre part, le territoire est également accessible de part et d'autre de l'axe est-ouest par des voies artérielles majeures, telles le boulevard Henri-Bourassa, le boulevard Métropolitain, la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame. Dans l'axe nord-sud, on retrouve les artères suivantes : les avenues Marien, Broadway et Georges-V. Enfin, le projet de prolongement du boulevard Joseph-Versailles / Bourget-Forget permettra de faciliter les déplacements véhiculaires de marchandises, reliant les sites industriels en bordure du fleuve jusqu'au boulevard Henri-Bourassa. Également, notons le potentiel de développement d'un réseau routier à même les sites industriels considérant l'espace disponible, le cas échéant.

Les autres axes routiers du territoire sont considérés comme des collectrices et des rues à desserte locale. Au niveau du transport des marchandises, le plan de camionnage désigne les boulevards Henri-Bourassa, Métropolitain, Joseph-Versailles, l'avenue Marien au nord de Sherbrooke ainsi que l'avenue Broadway Nord, les rues Sherbrooke, Notre-Dame et l'avenue Durocher comme étant des axes qui autorisent le transport de marchandises. Bien que celui-ci puisse générer certaines nuisances, il importe de maintenir un réseau efficace afin de soutenir le développement économique et industriel du territoire tout en minimisant les impacts à proximité des milieux sensibles.

Le réseau ferroviaire est également très présent sur le territoire, ce qui permet une intermodalité dans le transport des marchandises. En somme, le réseau longe le côté sud du boulevard Henri-Bourassa, le côté nord de la rue Sherbrooke tout en desservant certaines entreprises du secteur. Le réseau se prolonge entre les rues Victoria et Prince-Albert, où l'on retrouve une gare de triage, et dessert quelques industries localisées entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke. Une seconde cour de triage se retrouve près de la limite nord/ouest de la ville.

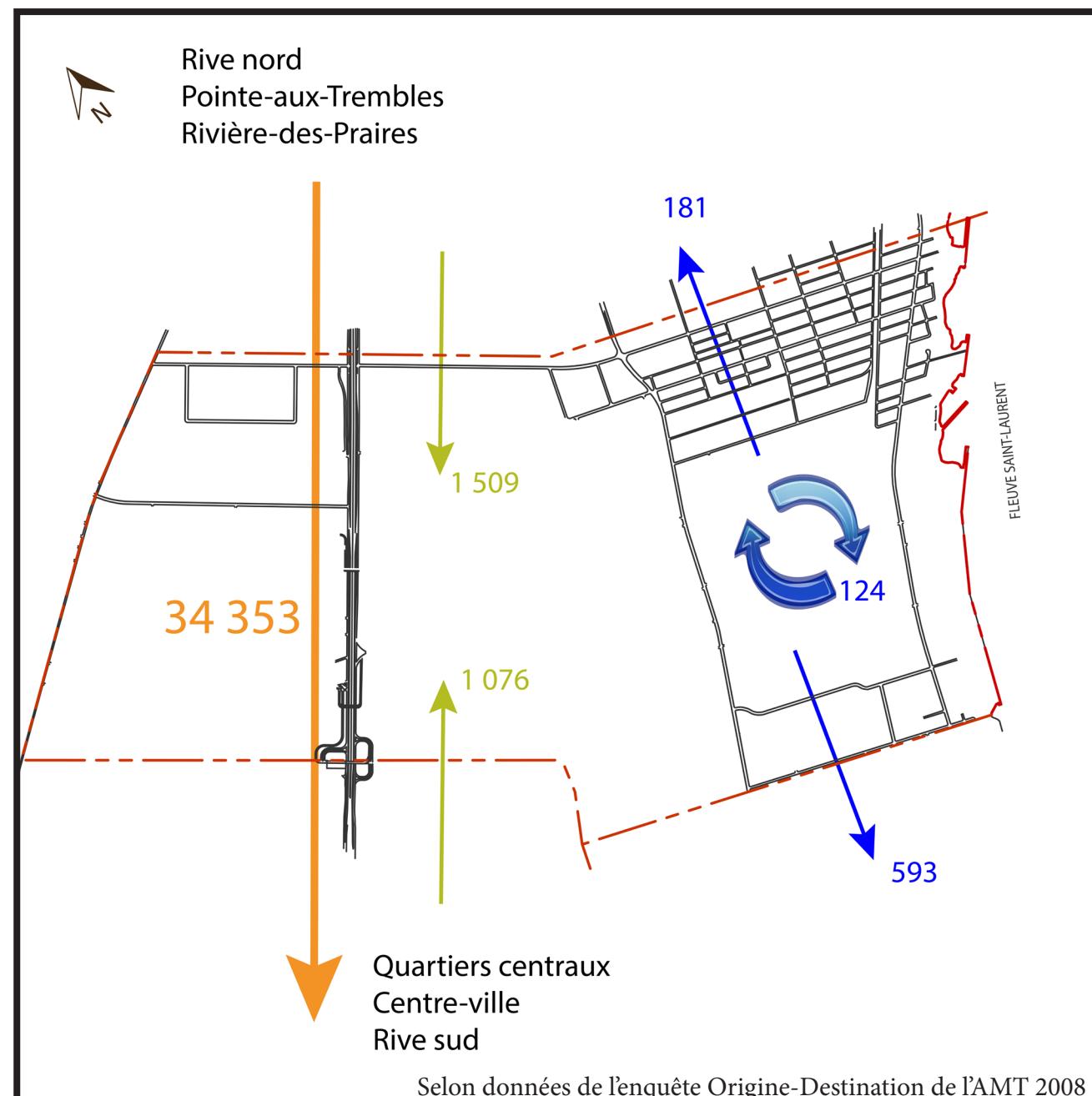
Les activités de transport maritime sont concentrées sur le site du Port de Montréal qui occupe la quasi-totalité de l'espace en bordure du fleuve Saint-Laurent. L'administration portuaire entend augmenter ses activités relatives au transbordement de conteneurs et de différentes marchandises au cours des prochaines années.

- Un transport en commun tourné vers l'autobus mais insuffisant en dehors des heures de pointe

En matière de transport en commun, le territoire de Montréal-Est est desservi par quelques lignes d'autobus sur les principales artères et collectrices (Sherbrooke, Notre-Dame, Marien, Sainte-Catherine, Broadway, Georges-V et Henri-Bourassa) assurant les déplacements vers les axes structurants métropolitains ( métro Honoré-Beaugrand et Radisson), le centre-ville de Montréal et le secteur de Pointe-aux-Trembles.

Toutefois, dans une optique d'augmenter le pouvoir d'attraction pour les résidants, les travailleurs et les entreprises sur le territoire, le réseau de transport en commun devrait être bonifié en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM).

Carte 5: Déplacements pour le travail à l'heure de pointe du matin selon origine et destination



- Le territoire de Montréal-Est est traversé quotidiennement, à l'heure de pointe (6 h à 8 h 59) par 34 353 personnes uniques qui empruntent majoritairement les trois grands axes soient l'autoroute 40, la rue Notre-Dame, la rue Sherbrooke.
- La Ville de Montréal-Est constitue une destination pour 2 709 travailleurs à l'heure de pointe répartis de la façon suivante: 1 509 provenant de l'Est, 1 076 provenant de l'Ouest et 124 provenant de Montréal-Est même.
- D'autre part, on peut comptabiliser 774 départs quotidiens aux heures de pointes en provenance de notre territoire.

- Des entrées de ville à mettre en valeur

Le réseau routier offre également une vitrine sur le territoire de Montréal-Est : au total, on peut considérer 4 portes d'entrée sur le territoire (sans compter les entrées via le réseau autoroutier). Ces entrées sont localisées aux extrémités des rues Sherbrooke et Notre-Dame. Dans les 4 cas, des aménagements particuliers sur le domaine public et une signalisation distinctive pourraient être proposés afin de rehausser l'image de la Ville.

- Des aménagements inadaptés au transport actif

La ville compte sur un réseau cyclable en bordure des rues Notre-Dame et Prince-Albert. Cependant, plusieurs tronçons pourraient faire l'objet d'améliorations non négligeables afin d'assurer des déplacements sécuritaires et éviter des conflits véhiculaires et cyclables, par exemple, par des aménagements en sites propres.

Également, le réseau pourrait être complété afin de desservir l'ensemble des secteurs urbains et les points d'accès principaux aux sites industriels. En complément, le transport actif, qui inclut les déplacements piétonniers, pourrait être bonifié par des aménagements particuliers sur le domaine public, rendant les parcours cyclables ou piétons agréables et sécuritaires (par exemple, sur les rues Notre-Dame, Sherbrooke et l'avenue Broadway)

Carte 6: Répartition des élèves de l'école Saint-Octave et potentiel du transport actif



Carte réalisée dans le cadre du programme  
À pied, à vélo, ville active. Vélo Québec.

- Des grands projets d'infrastructure en transport collectif

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal préconise, à court terme, l'implantation structurante de mesures préférentielles pour autobus, telles qu'indiquées sur la carte ci-contre.

La réalisation de ces projets de transport collectif participe à l'atteinte de l'objectif du Plan métropolitain d'aménagement et de développement d'assurer qu'au moins 30 % des déplacements de la période du matin de la région métropolitaine seront effectués en transport collectif en 2021.



Carte 7: Grands projets d'infrastructure en transport collectif



Légende

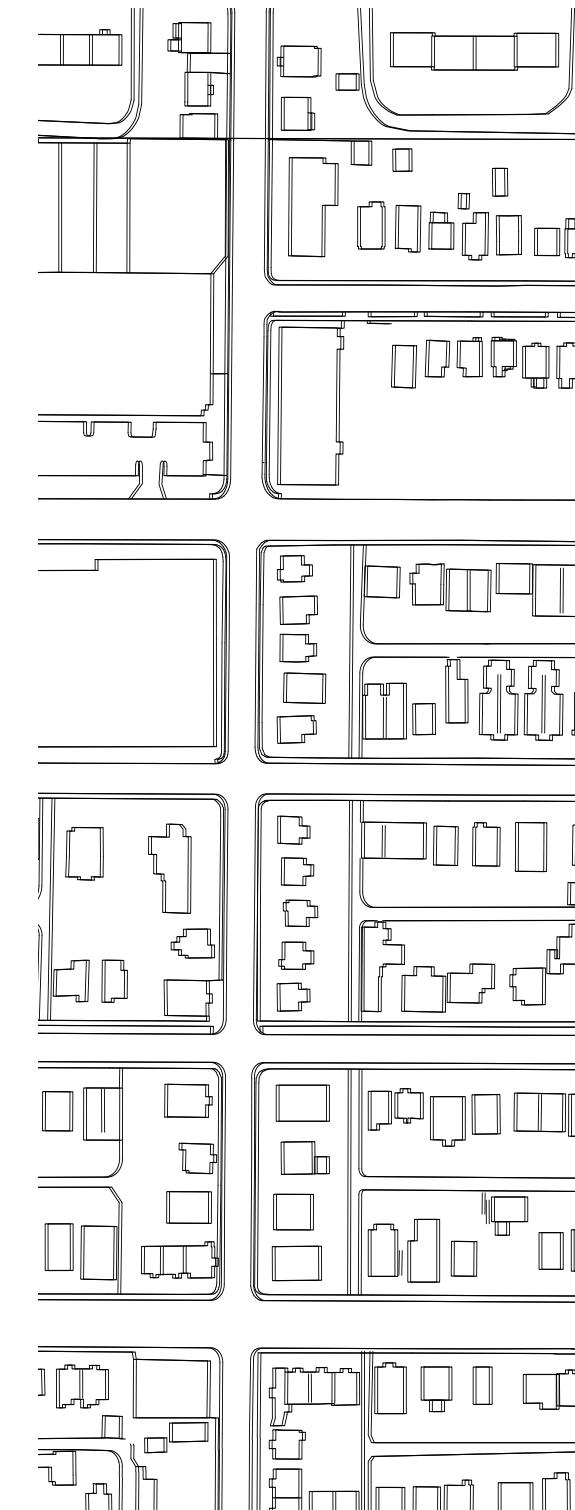
- Mesure préférentielle pour autobus à l'étude (STM)
- Mesure préférentielle pour autobus à l'étude (AMT)
- Axe métropolitain de rabattement d'autobus
- - - Limites de la Ville de Montréal-Est

# CHAPITRE 2

## LE CHOIX D'AMÉNAGEMENT

|   |         |
|---|---------|
| Section 2.1: Les grandes orientations d'aménagement du territoire .....                   | Page 22 |
| 2.1.1 La vision stratégique d'aménagement .....   | Page 22 |
| 2.1.2 Le plan d'action: objectifs et moyens de mise en œuvre .....                        | Page 22 |
| Section 2.2: L'organisation du territoire projetée .....                                  | Page 26 |
| 2.2.1 Les affectations et leur densité d'occupation au sol .....                          | Page 26 |
| 2.2.2 La compatibilité des usages par affectation .....                                   | Page 28 |
| Section 2.3: Les secteurs de redéveloppement urbain .....                                 | Page 30 |
| 2.3.1 Le contexte de planification et d'encadrement des secteurs de redéveloppement ..... | Page 30 |
| 2.3.2 Le secteur de redéveloppement no 1: l'axe commercial de l'A40 .....                 | Page 30 |
| 2.3.3 Le secteur de redéveloppement no 2 : les hangars .....                              | Page 30 |
| 2.3.4 Le secteur de redéveloppement no 3 : le centre-ville de Montréal-Est .....          | Page 31 |
| 2.3.5 Le secteur de redéveloppement no 4 : le site du garage municipal .....              | Page 31 |





# Chapitre 2: Le choix d'aménagement

## Section 2.1: Les grandes orientations d'aménagement du territoire

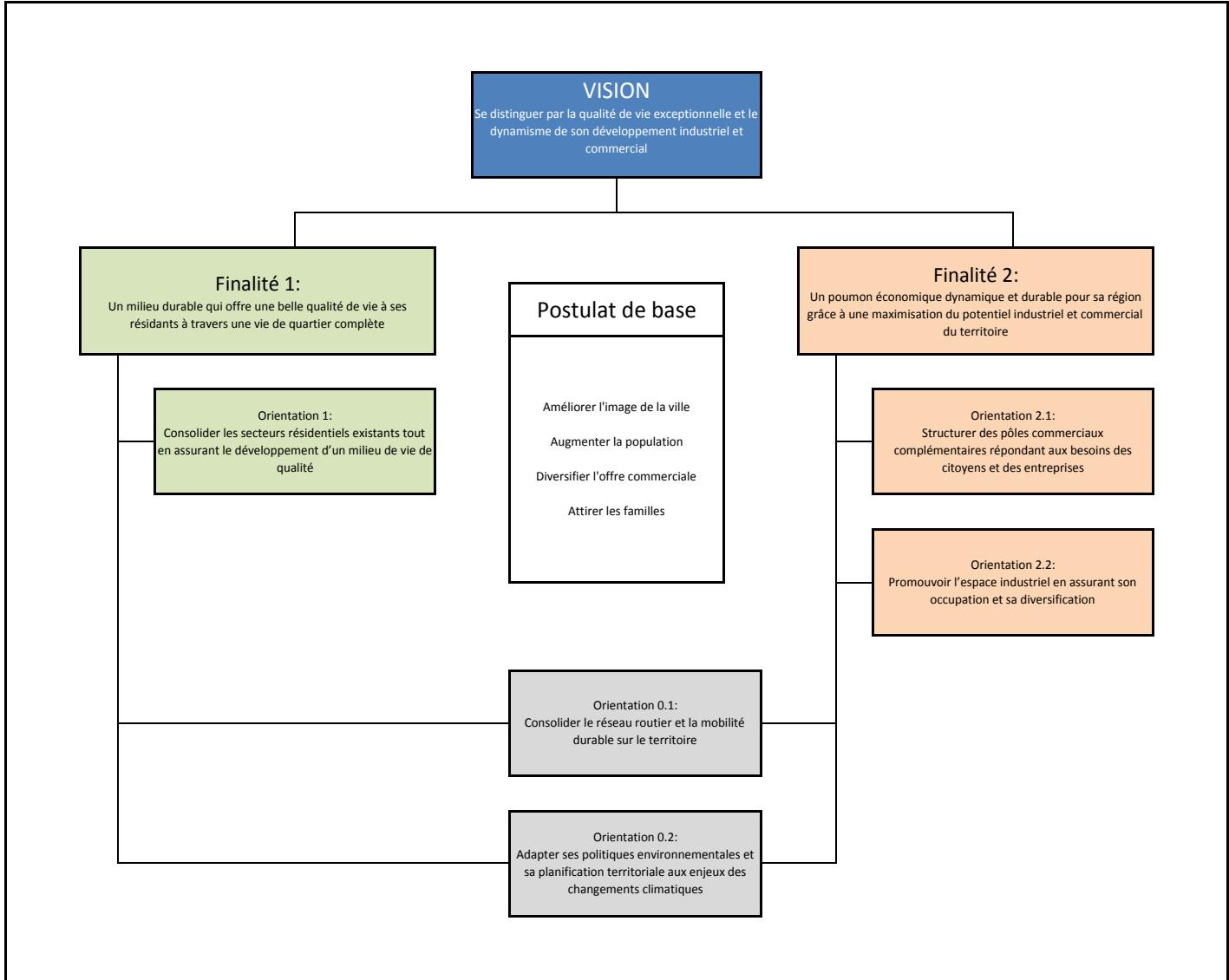
### 2.1.1 La vision stratégique d'aménagement

La Ville de Montréal-Est vise à se distinguer par sa qualité de vie exceptionnelle et le dynamisme de son développement industriel et commercial. Pour se faire, la ville prévoit d'exploiter ses forces et les opportunités qu'offre son territoire.

À partir du contexte d'aménagement, il importe de définir les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire de la Ville de Montréal-Est. Ces lignes directrices encadreront l'aménagement, le développement et la mise en valeur du territoire, et ce, sur un horizon de planification de 5 à 10 ans.

Les grandes orientations servent à circonscrire les principaux enjeux de l'aménagement du territoire et à baliser les choix relatifs aux moyens qui s'offrent à la ville pour encadrer, par son plan d'urbanisme, les interventions publiques et privées sur le territoire. Cinq (5) grandes orientations ont été élaborées pour le présent plan d'urbanisme, soit :

1. Consolider les secteurs résidentiels existants tout en assurant le développement d'un milieu de vie de qualité ;
2. Structurer des pôles commerciaux complémentaires répondant aux besoins des citoyens et des entreprises ;
3. Promouvoir l'espace industriel en assurant son occupation et sa diversification ;
4. Consolider le réseau routier et la mobilité durable sur le territoire ;
5. Adapter ses politiques environnementales et sa planification territoriale aux enjeux des changements climatiques.



### 2.1.2 Le plan d'action: objectifs et moyens de mise en œuvre

Pour chacune des orientations, des moyens d'action ont été définis. Afin de rendre opérationnels les moyens d'action, les règlements d'urbanisme et les politiques municipales pourront traduire les choix retenus dans le cadre du présent plan d'urbanisme.

| Orientation 1: Consolider les secteurs résidentiels existants tout en assurant le développement d'un milieu de vie de qualité   |   |                    |
|---|---|--------------------|
| Objectifs   | Moyen, action ou mesure   | Exigence du Schéma |
| ● Valoriser les espaces potentiellement développables en encourageant les usages non compatibles situés en milieu résidentiel vers des zones plus propices  | ● Adopter un règlement qui encouragerait le déménagement de certaines entreprises et faire connaître les programmes de subventions existants (PRAM ou autre)  | Non                |
| ● Autoriser une variété de typologies du bâti dans certains secteurs du tissu résidentiel existant pour répondre adéquatement aux besoins distincts d'une population hétérogène   | ● Zonage  | Non                |
| ● Viser une densité moyenne de 35 logements à l'hectare et plus, pour les secteurs en développement et en transformation, et ce, conformément aux exigences métropolitaines   | ● Zonage  | Oui                |
| ● Augmenter l'indice de canopée de 25 % d'ici 2022 conformément au schéma d'agglomération   | ● Maintenir la canopée actuelle et exiger la plantation d'arbres lors des nouveaux projets via un règlement   | Oui                |
| ● Encourager la rénovation des bâtiments résidentiels ayant un intérêt au niveau architectural et patrimonial notamment en maintenant le secteur des Vétérans avec un bâti de faible densité résidentielle et respectant la valeur patrimoniale de celui-ci | ● Mise en place de Plans d'implantation et d'intégration architecturales (PIIA) dans des secteurs d'intérêt notamment par un programme de sensibilisation   | Non                |
| ● Améliorer l'image de la ville   | ● En mettant en place un meilleur contrôle de l'aménagement et de l'utilisation des cours avant<br>● En mettant en place des projets pilotes d'appropriation des espaces publics par du mobilier urbain<br>● En aménageant un circuit de ruelles vertes | Non                |
| ● Maintenir les vues et les ouvertures sur le fleuve Saint-Laurent à partir du parc riverain  | ● Zonage (normes d'implantation)  | Oui                |
| ● Mettre en place des conditions propices au retour du commerce de proximité dans le secteur résidentiel  | ● Mise en place d'une réglementation insistant sur la mixité des usages   | Non                |
| ● Éviter l'implantation d'usages incompatibles à proximité des secteurs résidentiels ou, le cas échéant, introduire des mesures de mitigation adéquate en prévoyant des zones tampons   | ● Plan d'affectation du territoire adéquat  | Oui                |

| <b>Orientation 2.1: Structurer des pôles commerciaux complémentaires répondant aux besoins des citoyens et des entreprises</b>   |   |                           |
|--|---|---------------------------|
| <b>Objectifs</b>   | <b>Moyen, action ou mesure</b>  | <b>Exigence du Schéma</b> |
| ● Revitaliser le secteur central de la ville en y favorisant une mixité d'usages résidentiels, de services et commerces répondant principalement aux besoins de la population locale | ● Élaborer un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur et établir un plan d'actions et de revitalisation d'ici 2022<br>● Aménager des espaces publics et privés de qualité afin de maintenir captive la clientèle sur le territoire (aménagements extérieurs, mobilier urbain, règles sur l'affichage)<br>● Limiter et encadrer les activités professionnelles à domicile de manière à favoriser le développement et la revitalisation du centre-ville | Non                       |
| ● Encourager la requalification des terrains en bordure de l'A-40 à des fins commerciales régionales   | ● Mise en place d'un PIIA de type commercial  | Non                       |
| ● Favoriser les commerces et services professionnels destinés aux entreprises sur la rue Sherbrooke, le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue Marien dans le secteur des hangars      | ● Mise en place d'un PPU pour le secteur des hangars favorisant la mixité des usages entre services et industrie légère<br>● Introduire des dispositions particulières afin d'améliorer l'image de la rue Sherbrooke (gestion des aires d'entreposage extérieur, des espaces de stationnement, de l'affichage, etc.)  | Non                       |
| ● Maintenir les commerces liés à l'automobile sur le boulevard Henri-Bourassa  | ● Zonage  | Non                       |

| <b>Orientation 2.2: Promouvoir l'espace industriel en assurant son occupation et sa diversification</b>   |   |                           |
|---|---|---------------------------|
| <b>Objectifs</b>  | <b>Moyen, action ou mesure</b>  | <b>Exigence du Schéma</b> |
| ● Promouvoir les espaces industriels disponibles avec l'aide des partenaires économiques  | ● Développer un partenariat fort avec l'agglomération et la SODEC   | Non                       |
| ● Identifier les créneaux industriels potentiels à développer (ex: énergie verte, recherche et développement...) et promouvoir à l'aide de ressources professionnelles spécialisées ou d'expertises industrielles et, à terme, adapter les dispositions du règlement de zonage en conséquence (classification des usages, définir les usages autorisés ou prohibés par zones, le taux d'occupation au sol, mesures d'aménagement particulier, etc.) | ● Collaborer avec la Ville de Montréal et l'Association industrielle de l'est de montréal (AIEM)          | Non                       |
| ● Améliorer la vitrine de l'autoroute 40 par des mesures particulières dans la réglementation et la sensibilisation des propriétaires et occupants (investir dans les infrastructures, qualité des aménagements extérieurs, affichage, gestion des aires d'entreposage et des espaces de stationnement, apparence extérieure des bâtiments et constructions, etc.)  | ● Réaliser des projets d'embellissement, adopter un règlement sur l'affichage ainsi qu'un PIIA spécifique | Non                       |
| ● Améliorer la vitrine de la rue Notre-Dame par des aménagements extérieurs de qualités et promouvoir l'embellissement des façades extérieures des bâtiments et des réservoirs.   | ● Réaliser des projets d'embellissement relatifs aux entrées de ville                                     | Non                       |
| ● Encadrer les entreprises générant des nuisances à proximité des secteurs résidentiels et sensibles  | ● Établir des zones tampons, lorsque cela est possible, et renforcer le règlement sur les nuisances       | Oui                       |
| ● Inciter les entreprises générant des nuisances situées à proximité des secteurs résidentiels à se relocaliser à l'intérieur des secteurs plus adéquats et ainsi favoriser leur expansion future sans entraîner des problématiques de cohabitation des usages  | ● Instaurer un programme de relocalisation  | Non                       |
| ● Répertorier les bâtiments d'intérêt dont la préservation de l'architecture et du cadre bâti serait pertinente et, le cas échéant, évaluer la possibilité de mettre en place un règlement sur les Plans d'implantation architecturale (PIIA)   | ● Répertorier les bâtiments d'intérêt architectural   | Oui                       |

| Orientation 0.1: Consolider le réseau routier et la mobilité durable sur le territoire   |  |                    |
|--|--|--------------------|
| Objectifs  | Moyen, action ou mesure  | Exigence du Schéma |
| ● Planifier la réfection des voies de circulation pour favoriser la mobilité active en prévoyant une cohabitation sécuritaire des moyens de transport dans l'espace public et promouvoir la mobilité durable pour une augmentation des déplacements en transport en commun et en transport actif                                     | ● Réaménager le réseau de voies cyclables lorsque possible (ex. : en sites propres) et compléter le réseau pour la desserte des pôles de services et des secteurs résidentiels<br>● Poursuivre l'aménagement de traverses piétonnes sécuritaires<br>● Partager plus équitablement les emprises publiques en faveur du piéton et du cycliste en diminuant le nombre ou la largeur des voies lorsque possible et dans les zones propices<br>● Mettre en place une réglementation prévoyant des supports à vélo obligatoires intégrés dans toute nouvelle construction ou transformation de bâtiment conformément aux exigences du schéma | Oui                |
| ● Poursuivre les travaux du boulevard Joseph-Versailles / Bourget / Rodolphe-Forget pour favoriser le redéveloppement des terrains vacants laissés par la fermeture de la raffinerie Shell, la circulation des marchandises sur notre territoire et relier plus efficacement le pôle logistique du port de Montréal à l'autoroute 40 |  | Non                |
| ● Introduire des distances d'éloignement pour les constructions situées en bordure de la voie ferrée   | ● Règlementer les usages sensibles à proximité de la gare de triage Notre-Dame / Laganière   | Oui                |

| Orientation 0.2: Adapter ses politiques environnementales et sa planification territoriale aux enjeux des changements climatiques   |  |                    |
|---|--|--------------------|
| Objectifs   | Moyen, action ou mesure  | Exigence du Schéma |
| ● Mettre en place une réglementation pour favoriser l'intégration des pratiques environnementales adéquates lors de la construction et la rénovation des bâtiments afin de lutter efficacement contre les effets des changements climatiques (gestion écologique et durable des eaux de ruissellement, bâtiments durables, performance énergétique, etc.) | ● Lutter contre les îlots de chaleur en mettant en place des nouvelles normes en matière de réfection des toits<br>● Mettre en place des mesures d'incitation pour débrancher les gouttières se déversant à l'égout et détourner l'eau de pluie vers les surfaces perméables   | Oui                |
| ● Diminuer l'imperméabilisation des surfaces dégagées   | ● Réglementer l'aménagement durable des espaces de stationnement en se basant sur les normes du Bureau national du Québec -BNQ 3019-190 <i>Lutte aux îlots de chaleur</i> pour les institutions, les commerces et les industries<br>● Réglementer le pourcentage de superficie verte (plantes, arbres, arbustes...) qui devra être aménagé dans toute nouvelle construction<br>● Appliquer la rétention des eaux pluviales pour toute surface imperméable excédant les 1000 m<br>● Augmenter l'utilisation des fosses continues pour les arbres<br>● Privilégier l'emploi de revêtement perméable (asphalte poreux, béton poreux, pavés en béton et systèmes alvéolaires en béton ou plastique | Oui                |
| ● Maintenir et consolider le réseau des parcs et espaces verts  | ● Utiliser l'emprise publique sur Marien au sud de Sherbrooke pour mettre en relation le pôle d'emploi et les espaces verts via un parcours linéaire actif<br>● Travailler en collaboration avec l'agglomération de Montréal pour le maintien du parc nature le Boisé d'Anjou  | Oui                |

## Section 2.2: L'organisation du territoire projetée

### 2.2.1 Les affectations et leur densité d'occupation au sol

| AFFECTATIONS                  | DESCRIPTION SOMMAIRE ET DENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL  |
|-------------------------------|--|
| Résidentielle faible densité  | Vise la reconnaissance des secteurs résidentiels unifamiliaux existants<br>Densité d'occupation au sol : 16 à 30 logements à l'hectare   |
| Résidentielle moyenne densité | Vise à reconnaître et renforcer les secteurs résidentiels uni, bi et trifamiliaux existants<br>Densité d'occupation au sol : 35 à 50 logements à l'hectare   |
| Résidentielle forte densité   | Vise à densifier certains secteurs résidentiels, jusqu'à des usages résidentiels multifamiliaux<br>Densité d'occupation au sol : 85 à 110 logements à l'hectare  |
| Centre-ville                  | Vise à reconnaître une portion des avenues Broadway et Notre-Dame comme étant le centre-ville de Montréal-Est et à y favoriser une mixité des usages et une densification<br>Densité d'occupation au sol : 35 à 85 logements à l'hectare |
| Industrielle                  | Vise à reconnaître les secteurs industriels du territoire et y favoriser le développement d'activités complémentaires aux industries (commerces et services professionnels)  |
| Activité extractive           | Vise à reconnaître les activités extractives encore en activité sur le territoire  |
| Publique                      | Vise à assurer le maintien des parcs et espaces verts sur le territoire  |

| Situation actuelle   |       |                     |  |
|--|-------|---------------------|--|
| Densité brute actuelle du secteur résidentiel de Montréal-Est                  | 23    | logements / hectare |  |
| Densité visée par le schéma pour tout nouveau développement                    | 35    | logements / hectare |  |
| Densité brute moyenne visée par le schéma                                      | 30    | logements / hectare |  |
| Nombre de logements actuels  | 1 851 | logements           |  |
| Scénario de densification  |       |                     |  |
| <b>Densification du secteur de l'église et des îlots riverains (Ste-Julie)</b> |       |                     |  |
| Densité brute visée: élevée  | 85    | logements / hectare |  |
| Nombre de logements créés (brut)   | 310   | logements           |  |
| Type de bâti: Condominums en H ou en U   |       |                     |  |
| <b>Développement du secteur du garage municipal</b>                            |       |                     |  |
| Densité brute visée: moyenne   | 35    | logements / hectare |  |
| Nombre de logements créés (brut)   | 46    | logements           |  |
| Type de bâti: maisons de ville (clientèle jeune famille)                       |       |                     |  |
| <b>Maintien de deux secteurs à faible densité</b>                              |       |                     |  |
| Densité  | 16    | logements / hectare |  |
| Type de bâti: maisons de ville (clientèle jeune famille)                       |       |                     |  |
| <b>Encourager la densification du secteur central</b>                          |       |                     |  |
| Densité brute visée: moyenne   | 35    | logements / hectare |  |
| Nombre de logements créés (brut)   | 165   | logements           |  |
| Type de bâti: duplex, triplex, quadruplex et blocs appartements                |       |                     |  |
| <b>Développement du coin Broadway / Notre-Dame (garage)</b>                    |       |                     |  |
| Densité brute visée: élevée  | 85    | logements / hectare |  |
| Nombre de logements créés (brut)   | 52    | logements           |  |
| Type de bâti: Condominums avec placette publique                               |       |                     |  |
| <b>Nouvelle densité brute du secteur résidentiel de Montréal-Est</b>           | 30    | logements / hectare |  |
| Nombre de nouveaux logements   | 573   | logements           |  |
| Nombre total de logements  | 2 424 | logements           |  |
| Augmentation de la densité brute (%)   |       | 32 % d'augmentation |  |
| Augmentation du nombre de logements  |       | 31 % d'augmentation |  |

\* Nonobstant le contenu du tableau ci-dessus, tout programme particulier d'urbanisme ou autre exercice de planification couvrant un secteur du territoire de la municipalité, doit respecter le seuil de la densité minimale brute visée par le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal de 35 logements / hectare, lorsque l'habitation est autorisée.

Carte 8: Densité de construction résidentielle projetée



## 2.2.2 La compatibilité des usages par affectation

| Affectations                         | Résidentielle<br>(faible, moyenne et forte densité) | Centre-ville | Industrielle | Commerciale | Public |
|--------------------------------------|---|--------------|--------------|-------------|--------|
| Groupes d'usages                     |   |              |              |             |        |
| Habitation                           | • (1)   | • (4)        | X            | •           | • (8)  |
| Commerce et services à la population | • (2)   | •            | • (7)        | •           | • (9)  |
| Commerce et services aux entreprises | X   | • (5)        | •            | •           | • (10) |
| Commerce relié à l'automobile        | X   | X            | •            | •           | X      |
| Industrie artisanale et légère       | X   | X            | •            | •           | X      |
| Industrie lourde                     | X   | X            | •            | X           | X      |
| Exploitation des matières premières  | X   | X            | X            | X           | X      |
| Public et communautaire              | X   | • (6)        | •            | •           | •      |
| Parcs et espaces verts               | • (3)   | • (3)        | • (3)        | • (3)       | •      |

• Usage compatible

• (1) Usage compatible avec restriction ou condition particulière

X Usage incompatible

(6) Les usages publics et communautaires localisés dans le centre-ville ne doivent pas générer des nuisances supplémentaires ou nécessiter des espaces d'entreposage extérieur ou de stationnement pour véhicules lourds

(7) Les usages commerciaux destinés à favoriser la rétention des travailleurs sur le territoire, par exemple, les restaurants, sont autorisés

(8) En plus des ressources d'hébergement public, des usages résidentiels multifamiliaux ou collectifs (par exemple, une résidence privée pour personnes âgées), sont autorisés. Ces derniers sont toutefois non compatibles à l'intérieur des parcs municipaux existants incluant le parc-nature du Bois-d'Anjou où seuls les usages liés à la conservation et à l'interprétation de la nature doivent être autorisés.

(9) Ces usages sont autorisés dans le but de favoriser une mixité des usages, mais ils ne doivent pas dominer les secteurs et les immeubles visés. Ces derniers sont toutefois non compatibles à l'intérieur des parcs municipaux existants incluant le parc-nature du Bois-d'Anjou où seuls les usages liés à la conservation et à l'interprétation de la nature doivent être autorisés.

(10) Ces usages sont autorisés dans le but de favoriser une mixité des usages, mais ils ne doivent pas dominer les secteurs et les immeubles visés, générer des nuisances supplémentaires ou nécessiter des espaces d'entreposage extérieur ou de stationnement pour véhicules lourds. Ces derniers sont toutefois non compatibles à l'intérieur des parcs municipaux existants

### Restrictions ou conditions particulières :

(1) Selon les types d'affectation (faible, moyenne et forte densité), la typologie des usages autorisés sera adaptée au règlement de zonage (par exemple, des habitations unifamiliales à l'intérieur de l'affectation de faible densité, etc.)

(2) De façon exceptionnelle et pour répondre à des besoins locaux, un commerce ou un service à la population (usage principal) pourrait s'implanter à l'intérieur des secteurs résidentiels. Toutefois, l'usage devra être autorisé via un règlement sur les usages conditionnels, règlement qui permet d'évaluer, en fonction de critère, la qualité d'insertion de l'usage dans le milieu existant. Actuellement, la Ville de Montréal-Est ne dispose pas d'un tel règlement et devra, si elle souhaite autoriser ce type de projet, se doter de cet outil réglementaire

(3) Le cas échéant, si l'espace est disponible, la ville pourrait y aménager de nouveaux parcs, espaces verts ou des espaces publics

(4) L'habitation de haute densité (usage multifamilial) est favorisée aux étages des bâtiments

(5) Les commerces et services aux entreprises localisés dans le centre-ville ne doivent pas générer des nuisances supplémentaires ou nécessiter des espaces d'entreposage extérieur ou de stationnement pour véhicules lourds. Les services de bureaux et professionnels sont favorisés

29



## Section 2.3: Les secteurs de redéveloppement urbain

### 2.3.1 Le contexte de planification et d'encadrement des secteurs de redéveloppement

La présente section vise à énoncer les objectifs poursuivis pour les secteurs de redéveloppement urbain.

La Ville de Montréal-Est verra à encadrer les secteurs de redéveloppement par les outils d'urbanisme possibles en vertu de la loi et adaptés à chacun des contextes, soit les règlements normatifs (zonage, lotissement, etc.), un règlement sur les usages conditionnels, un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), ou un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Également, le cas échéant, elle pourrait effectuer une planification particulière du secteur visé à l'aide d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

Afin d'aider à la lecture et à l'orientation, les secteurs de redéveloppement ci-après sont identifiés à la carte 15 en annexe de ce document.

### 2.3.2 Le secteur de redéveloppement n° 1: l'axe commercial de l'A40

Tel que mentionné précédemment, Montréal-Est est confronté à la fermeture de plusieurs entreprises industrielles qui laissent par conséquent plusieurs espaces disponibles au redéveloppement. Or, certains espaces industriels présentent un niveau important de contamination. Les coûts de réhabilitation peuvent freiner l'acquisition des terrains pour le redéveloppement.



L'autoroute 40, de par son achalandage quotidien, constitue une opportunité intéressante de développement commercial due à la possibilité de « capter » une potentielle clientèle en transit. Les espaces bordant cette infrastructure régionale sont également les vitrines de la ville, dont l'image pourrait-être revue et améliorée.

Advenant la présentation d'un projet commercial structurant pour le territoire au niveau économique, et parfaitement complémentaire à l'offre commerciale du secteur central, la Ville de Montréal-Est souhaite y autoriser des usages propices au développement commercial de type grande surface ou « style de vie ».

### 2.3.3 Le secteur de redéveloppement n° 2 : les hangars

Tel que mentionné précédemment, le secteur des hangars est le résultat des efforts de guerre durant la Seconde guerre Mondiale. Originalement destiné pour des activités temporaires, ce secteur a été occupé à des fins « permanentes » depuis. Or plusieurs problématiques sont apparues, notamment la sécurité des bâtiments, les normes de sécurité-incendie non respectées, la circulation des personnes incompatible avec celle des marchandises, le stationnement, les manœuvres de camions dans les rues locales, etc.



D'une superficie suffisamment grande pour permettre un redéveloppement intégrant des principes urbanistiques novateurs se basant sur le développement durable, la requalification de ce site s'avère une priorité pour la ville. La requalification pourrait prendre la forme d'un parc industriel destiné à l'accueil de studios d'artistes et d'artisans ou de petites entreprises dans le domaine des nouvelles technologies, des bureaux de professionnels, tout en diminuant le plus possible les irritants dus à la proximité du secteur résidentiel.

Afin d'atteindre cet objectif, le moyen de mise en œuvre pourra prendre la forme d'un programme particulier d'urbanisme qui intégrerait des programmes de relocalisation d'entreprise ou encore des mécanismes de tarification avantageux pour l'obtention des permis en fonction de la performance en matière d'aménagement durable.

Il est également proposé d'améliorer l'accessibilité de ce secteur en mettant l'emphasis sur le transport actif et sur les liens avec le secteur central revitalisé (avenue Broadway).

### 2.3.4 Le secteur de redéveloppement n° 3 : le centre-ville de Montréal-Est

De par le présent plan d'urbanisme, la Ville de Montréal-Est a défini son centre-ville comme étant les terrains situés de part et d'autre de l'avenue Broadway, jusqu'à la rue de la Gauchetière ainsi qu'une portion de la rue Notre-Dame (rejoignant l'hôtel de ville) et le quadrilatère de l'église Saint-Octave.

Actuellement, ce tronçon mixte (habitations, commerces de détail, commerces reliés à l'automobile, etc.) présente des problèmes de dévitalisation urbaine et commerciale et n'offre pas une atmosphère agréable contribuant à dynamiser le secteur (présence de locaux vacants, d'usages non compatibles, faible densité, discontinuité dans la trame commerciale, apparence des bâtiments de faible qualité, absence d'aménagements urbains distinctifs, etc.)

La Ville de Montréal-Est souhaite donc procéder et encourager la revitalisation complète du centre-ville, ce qui suppose des moyens d'action importants à court, moyen et long terme et une collaboration importante avec les propriétaires fonciers.

À cet égard, la ville entend encourager la relocalisation des usages non compatibles à un centre-ville animé et dynamique (ex. : les commerces reliés à l'automobile) et mettre en place un programme complet de revitalisation, c'est-à-dire :

1. Planification des interventions sur le domaine public : réaménagement de l'emprise, des espaces de déplacements piétonniers et cyclables, embellissement et végétalisation, place ou espace public intégré à l'emprise, mobilier urbain, éclairage, signalisation distinctive, etc.);
2. Densification de l'espace et intégration d'usages mixte (rez-de-chaussée à des fins commerciales et de services et habitation ou bureaux aux étages);
3. Création d'un nouveau cadre bâti en encourageant la reconstruction de certains bâtiments ou la rénovation de façades;
4. Promotion des espaces disponibles avec les partenaires économiques;
5. Sensibilisation pour l'amélioration de l'apparence des bâtiments, de l'affichage, etc;
6. Création de liens avec le secteur de l'hôtel de ville et l'ouverture sur le fleuve;
7. Programmation d'activités culturelles, artistiques et promotionnelles au centre-ville;

Advenant la présentation d'un projet structurant de mixité d'usages sur le site, la Ville de Montréal-Est considère que les usages suivants seraient compatibles pour le redéveloppement du site : habitation de moyenne à haute densité (35 à 85 logements à l'hectare), commerces et services de proximité, activités publiques et communautaires, parcs et espaces verts.

Bien que le programme peut paraître ambitieux, la Ville de Montréal-Est souhaite se doter immédiatement d'une vision de développement de son centre-ville, et ce, considérant les opportunités à saisir, l'emprise disponible au redéveloppement et la structure du cadre bâti. En conséquence, elle pourrait prévoir un programme particulier d'urbanisme, un règlement sur les usages conditionnels pour le secteur riverain ainsi que des programmes d'acquisition d'immeubles.

### 2.3.5 Le secteur de redéveloppement n° 4 : le site du garage municipal

Ce dernier site de redéveloppement est situé à l'angle de l'avenue Marien et de la rue Victoria et y accueille les services des travaux publics de la Ville de Montréal-Est (garage municipal). Situé au cœur d'un milieu résidentiel, la présence des activités municipales entraîne des nuisances et des problèmes de cohabitation.

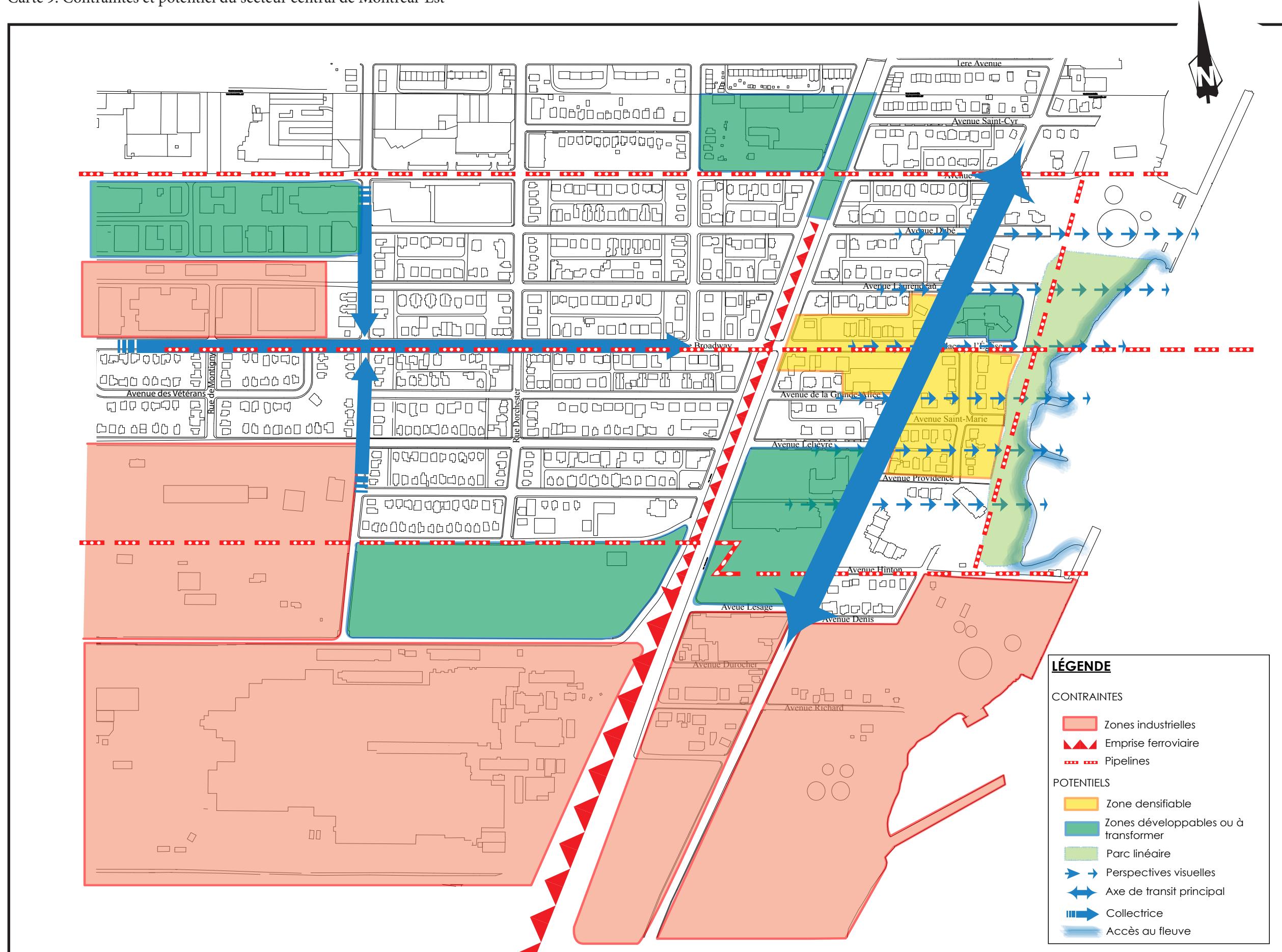
Ainsi, la ville souhaite procéder à la relocalisation de ses activités à l'intérieur de l'espace industriel où elles pourront être exercées sans contraintes à proximité et sans problématique de cohabitation.

Par conséquent, dans le cadre de sa stratégie de densification, la Ville de Montréal-Est souhaite offrir un parc de logements abordable adapté aux jeunes familles. Le type de développement envisagé sur ce site correspond à des maisons de villes en rangée sur une base de 35 logements à l'hectare. Ce type de développement permettra de bien s'intégrer au tissu urbain adjacent et assurera une continuité dans la trame de rue.

## Sommaire cartographique

|   |         |
|---|---------|
| Carte 1: Îlots de chaleur intra-urbains (selon températures de surface le 14 juillet 2011) .....  | Page 10 |
| Carte 2: Catégorisation du bâti et secteurs résidentiels à protéger .....   | Page 11 |
| Carte 3: Affectation dominante des usages .....   | Page 13 |
| Carte 4: Vue aérienne des activités industrielles de Montréal-Est et principaux sites stratégiques .....  | Page 14 |
| Carte 5: Déplacements pour le travail à l'heure de pointe du matin selon origine et destination .....   | Page 17 |
| Carte 6: Répartition des élèves de l'école Saint-Octave et potentiel du transport actif .....   | Page 18 |
| Carte 7: Grands projets d'infrastructure en transport collectif .....   | Page 19 |
| Carte 8: Densité de construction résidentielle projetée .....   | Page 27 |
| Carte 9: Contraintes et potentiel du secteur central de Montréal-Est .....  | Page 33 |
| Carte 10: Principales voies de circulation .....  | Page 34 |
| Carte 11: Réseau viaire existant et trame projetée de la Ville de Montréal-Est .....  | Page 35 |
| Carte 12: Grandes affectations du sol de la Ville de Montréal-Est .....   | Page 36 |
| Carte 13: Avancement du réseau cyclable .....   | Page 37 |
| Carte 14: Territoires d'intérêt écologique .....  | Page 38 |
| Carte 15: Identification des secteurs de redéveloppement urbain .....   | Page 39 |
| Carte 16: Identification des sites de remblayage hétérogène et des voies de circulation automobile et infrastructures ferroviaires sujettes à une réglementation particulière pour les usages sensibles ..... | Page 40 |

Carte 9: Contraintes et potentiel du secteur central de Montréal-Est



Carte 10: Principales voies de circulation

34



Carte 11: Réseau viaire existant et trame projetée de la Ville de Montréal-Est



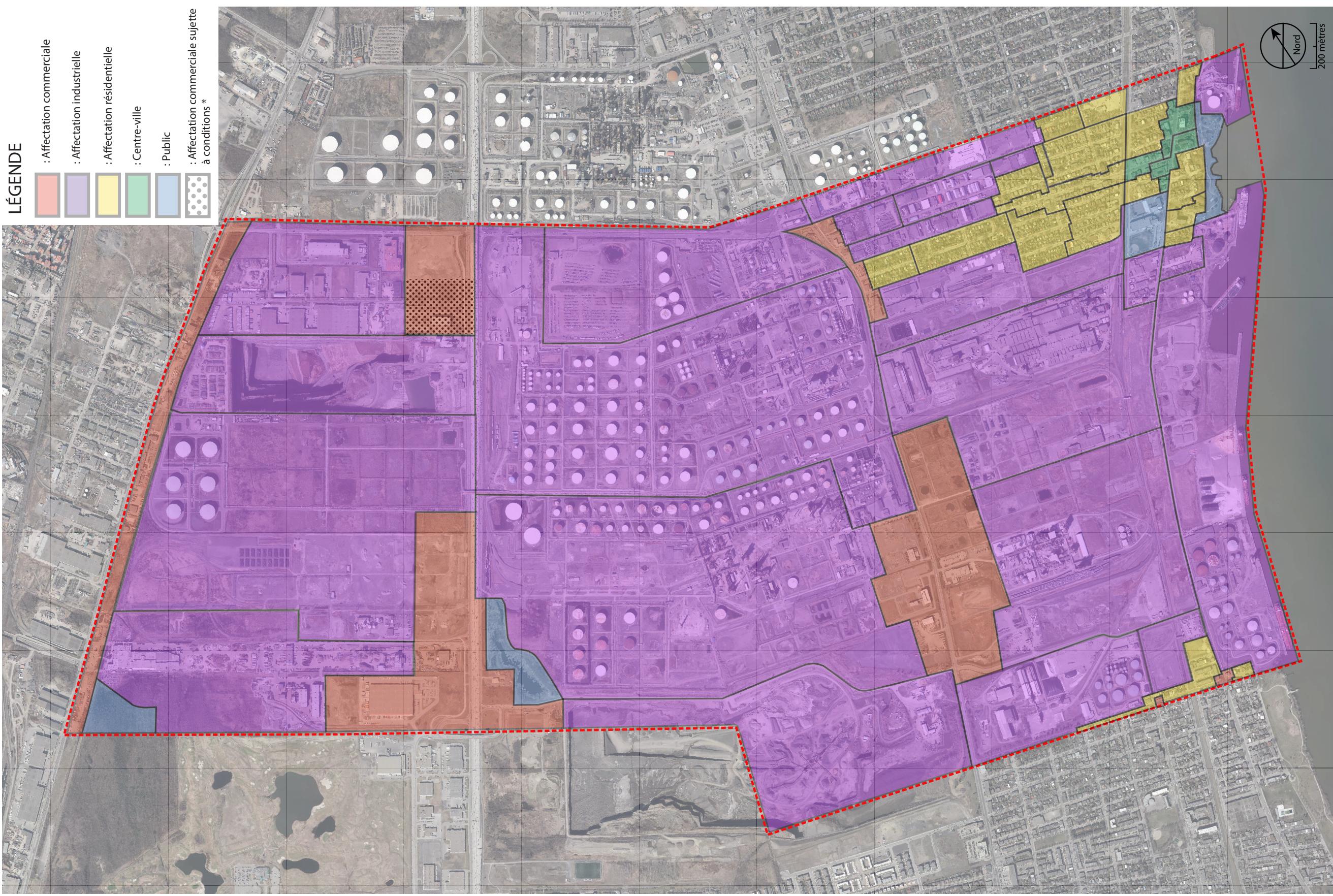
### Légende

— Limite de la ville

— Trame de rue actuelle

- - Trame de rue projetée

Carte 12: Grandes affectations du sol de la Ville de Montréal-Est



\* Tout usage autre qu'industriel dans un rayon de 500 mètres d'un site de biométhanisation prévu ou en opération est prohibé.  
Nonobstant cette disposition, des usages commerciaux peuvent être autorisés dans le prolongement ouest de la zone C.03 via un règlement sur les usages conditionnels dont l'une des conditions serait d'obtenir un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Carte 13: Avancement du réseau cyclable



### Légende

- Existant
- Projété Montréal-Est
- Projété autres arrondissements et agglomération
- - - Limites de la ville

Carte 14: Territoires d'intérêt écologique



Légende

- Mosaïque de milieux naturels
- Milieu naturel protégé
- Rive et littoral à dominance naturelle
- Limites de la ville

Carte 15: Identification des secteurs de redéveloppement urbain



#### Légende

- Secteur de redéveloppement n°1: L'axe commercial de l'A40
- Secteur de redéveloppement n°2: Les hangars
- Secteur de redéveloppement n°3: Le centre-ville de Montréal-Est
- Secteur de redéveloppement n°4: Le site du garage municipal
- Limites de la ville

Carte 16: Identification des sites de remblayage hétérogène et des voies de circulation automobile et infrastructures ferroviaires sujettes à une réglementation particulière pour les usages sensibles



#### Légende

- Autoroute ou voie rapide (Purple line)
- Voie routière à débit important (Green line)
- Gare de triage (Blue line)
- Sites de remblayage hétérogène (Orange shaded area)
- Limites de la ville (Red dashed line)

## ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement abroge le chapitre 20 de la partie II du règlement 04-047 – Règlement révisant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, lequel est applicable au territoire de la Ville de Montréal-Est par le 2e alinéa de l'article 4 du décret 974-2005 du gouvernement du Québec concernant la reconstitution de la Ville de Montréal-Est, tel que modifié par tous ses amendements ainsi que toutes dispositions inconciliables d'un autre règlement en vigueur.

Ce règlement entre en vigueur conformément à la loi.

---

Robert Coutu, maire

---

Roch Sergerie, avocat et greffier