

Codification administrative du schéma d'aménagement





Montréal, le 7 décembre 2001

Madame Anne-Lyne Boutin
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
Édifice Lamer-Gouin
575, rue Saint-Amable, 2^e étage
Québec (Québec) G1R 6A6

Madame,

Tel que demandé dans votre lettre du 5 décembre dernier, vous trouverez ci-joint une copie du schéma d'aménagement (codification administrative) de la Communauté urbaine de Montréal.

La page 91 ainsi que la carte numéro 13 ; Principales voies de circulation, traitent du boulevard Ville-Marie.

Si vous désirez de plus amples renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

Veillez, Madame, accepter mes salutations distinguées.

Alain Trudeau
Conseiller en planification – transport

TABLE DES MATIÈRES

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL – LISTE DES RÈGLEMENTS DE MODIFICATION

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

Les obligations de la Communauté urbaine de Montréal en matière d'aménagement.....	15
La démarche entreprise par la Communauté urbaine de Montréal	17
Le contenu du présent document.....	18

LA SITUATION ACTUELLE ET LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

La situation actuelle.....	21
L'urbanisation du territoire.....	21
L'habitation.....	25
La population.....	26
L'activité industrielle.....	32
L'activité tertiaire.....	33
L'activité agricole.....	34
Les équipements socioculturels et sportifs.....	35
Les déplacements.....	36
Les infrastructures de transport.....	41
Les espaces verts.....	42
Le patrimoine bâti.....	45
Les éléments du milieu naturel et la pollution.....	45
Le parti d'aménagement.....	46

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les grandes orientations.....	51
-------------------------------	----

LE DOSSIER CARTOGRAPHIQUE

Grandes affectations du sol et densités d'occupation.....	59
Activité industrielle.....	69
Séquence de développement.....	73
Contraintes à l'occupation du sol.....	77

Milieu patrimonial et naturel.....	81
Réseau de transport en commun.....	87
Principales voies de circulation.....	91
Réseaux d'égout et d'aqueduc.....	95
Réseaux ferroviaires.....	99
Réseaux de transport d'énergie, de câblodistribution et de télécommunications.....	103
Réseaux de transport et de distribution d'hydrocarbures.....	107
Projets d'équipements et d'infrastructures du gouvernement.....	111

L'ÉVALUATION DES COÛTS DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

L'évaluation des coûts du schéma d'aménagement ..	117
---	-----

LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Introduction.....	123
1. Définition des termes.....	123
2. Normes relatives aux opérations cadastrales en bordure de cours d'eau et de lacs.....	124
3. Normes relatives aux constructions en bordure de cours d'eau et de lacs.....	125
4. Normes relatives aux opérations cadastrales à l'intérieur des secteurs non desservis et partiellement desservis.....	126
5. Normes relatives aux interventions à l'intérieur des zones inondables.....	127
6. Normes relatives aux interventions à l'intérieur des zones de forte pente.....	130
7. Normes relatives à l'emplacement et à l'implantation des maisons mobiles et des roulettes.....	130
8. Normes relatives aux principales voies de circulation.....	130
9. Normes relatives à la densité d'occupation du sol.....	131

ANNEXE

INTRODUCTION

LES OBLIGATIONS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

Depuis l'entrée en vigueur de la loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, en juillet 1982, la Communauté est soumise à de nouvelles règles quant à la réalisation d'un schéma d'aménagement. Cette opération doit maintenant se conformer aux prescriptions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Ces modifications du contexte législatif impliquent certains changements qui touchent principalement :

- ✧ le contenu du schéma d'aménagement;
- ✧ la place du schéma d'aménagement à l'intérieur de la séquence d'élaboration et d'adoption des instruments de la planification et de contrôle de l'utilisation du sol;
- ✧ la procédure d'élaboration et d'adoption du schéma;
- ✧ la portée du schéma envers les municipalités et le gouvernement du Québec.

L'échéance pour l'adoption du schéma a été fixée au 17 septembre 1986.

Le contenu du schéma d'aménagement

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme décrit aux articles 5, 6, 7 et 264.1 les éléments du contenu obligatoire et facultatif du schéma d'aménagement.

SECTION II

CONTENU DU SCHÉMA

Contenu
obligatoire
du schéma

5. Un schéma d'aménagement doit comprendre :

- 1° les grandes orientations de l'aménagement du territoire de la municipalité régionale de comté;
- 2° les grandes affectations du territoire pour l'ensemble du territoire de la municipalité régionale de comté;
- 3° la délimitation de périmètres d'urbanisation;

4° l'identification de zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique telles les zones d'inondation, d'érosion, de glissement de terrains et autres cataclysmes;

5° l'identification des territoires présentant pour la municipalité régionale de comté un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique;

6° l'identification, la localisation approximative et, s'il y a lieu, les échéanciers de réalisation des équipements et infrastructures que la municipalité régionale de comté considère de caractère intermunicipal;

7° l'identification et la localisation approximative des équipements et des infrastructures à être mis en place par le gouvernement, ses ministères et ses mandataires ainsi que par les organismes publics et les corporations scolaires;

8° l'identification et la localisation approximative des réseaux majeurs d'électricité, de gaz, de télécommunications et de câblodistribution.

Normes
minimales
des
règlements

Un schéma doit également comprendre un document complémentaire portant sur les normes minimales à être respectées par les règlements adoptés par les municipalités conformément aux paragraphes 16° et 17° du deuxième alinéa de l'article 113 et aux paragraphes 3° et 4° du deuxième alinéa de l'article 115.

264.1

4° en plus des éléments mentionnés à l'article 5, le schéma d'aménagement de la Communauté doit comprendre les suivants :

a) la densité approximative d'occupation qui est admise dans les diverses parties de son territoire, y compris dans les périmètres d'urbanisation;

b) le tracé approximatif et le type des principales voies de circulation;

Document accompagnant le schéma 7. Un schéma d'aménagement doit être accompagné :

1° d'un document indiquant les coûts approximatifs des divers équipements et infrastructures intermunicipaux qui sont proposés dans le schéma;

2° d'un document précisant les modalités et les conclusions de la consultation, y compris les motifs d'accord et, le cas échéant, de désaccord exprimés par les personnes et organismes consultés.

Contenu facultatif du schéma 6. Un schéma d'aménagement peut comprendre :

2° les affectations du sol à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation qui présentent un intérêt pour la municipalité régionale de comté;

4° les propositions intermunicipales d'aménagement émanant d'un groupe de municipalités;

5° la description des parties du territoire de la municipalité régionale de comté soustraites au jalonnement au sens de la Loi sur les mines (chapitre M-13).

Le document complémentaire prévu au deuxième alinéa de l'article 5 peut aussi comprendre :

1° l'obligation pour un conseil municipal d'adopter, pour la totalité ou une partie de son territoire, le règlement prévu à l'article 116; (conditions pour l'émission des permis de construction);

2° des normes générales dont doivent tenir compte les règlements de zonage, de lotissement et de construction des municipalités.

La place du schéma d'aménagement à l'intérieur de la séquence d'élaboration et d'adoption des instruments de planification et de contrôle de l'utilisation du sol

Les divers instruments de planification et de contrôle de l'utilisation du sol sont les suivants :

- ✎ le schéma d'aménagement (CUM)
- ✎ les plans d'urbanisme (municipalités)

- ✎ le règlement de contrôle intérimaire (CUM et municipalités)
- ✎ les règlements d'urbanisme (municipalités)

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme établit la séquence selon laquelle devront être réalisés ces instruments de planification et de contrôle.

Le règlement de contrôle intérimaire constitue le premier instrument à être mis en place par la Communauté. Il vise à réglementer le développement de certaines parties du territoire de façon à permettre l'évaluation de leur potentiel et la détermination de leur affectation durant la réalisation du schéma.

L'entrée en vigueur du schéma d'aménagement implique que les municipalités adoptent, dans les deux années qui suivent, des plans et des règlements d'urbanisme conformes au schéma d'aménagement. Le règlement de contrôle intérimaire de la Communauté s'applique sur le territoire d'une municipalité jusqu'à l'entrée en vigueur d'un plan et de règlements d'urbanisme conformes au schéma d'aménagement de la Communauté.

La procédure d'élaboration et d'adoption du schéma d'aménagement

La procédure d'élaboration du schéma d'aménagement se découpe en quatre étapes principales. À chacune de ces étapes correspond la réalisation d'un document qui illustre l'état d'avancement des travaux. Ces étapes sont les suivantes :

- ✎ Préparation et adoption de la proposition préliminaire d'aménagement;
- ✎ Préparation et adoption de la proposition d'aménagement;
- ✎ Préparation et adoption de la version définitive;
- ✎ Préparation et adoption du schéma d'aménagement.

La proposition préliminaire constitue la première étape à l'intérieur du processus. La Communauté élabore cette proposition en considérant les orientations préliminaires d'aménagement et les projets d'aménagement, d'équipements et d'infrastructures du gouvernement du Québec, les plans et règlements d'urbanisme des municipalités, de même que toute étude ou document pertinent. Une fois adoptée, la proposition préliminaire doit faire

l'objet d'un avis de la part de chacune des municipalités. Avant de donner cet avis, les municipalités peuvent consulter leur population.

La proposition d'aménagement constitue la deuxième étape de la procédure. Cette proposition intègre, s'il y a lieu, les avis des municipalités exprimés suite à l'adoption de la proposition préliminaire.

Durant la période de la préparation de la version définitive, le gouvernement du Québec fait parvenir à la Communauté urbaine des précisions sur ses orientations en matière d'aménagement et sur ses projets d'équipements, d'infrastructures et d'aménagement, de même que ses objections, s'il y a lieu, sur la proposition d'aménagement adoptée. Une fois la version définitive adoptée, les municipalités doivent faire parvenir un avis sur cette proposition définitive à la Communauté. De plus, des assemblées publiques de consultation doivent être tenues par la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine afin de prendre connaissance des réactions de la population.

Finalement, la Communauté adopte le schéma d'aménagement. Le document peut faire l'objet d'une demande de modification par le Ministre des Affaires municipales si les orientations et les projets du gouvernement n'ont pas été respectés.

Le nouveau cadre juridique défini par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme privilégie la dimension politique à l'intérieur du processus d'élaboration et d'adoption du schéma d'aménagement. Ce cheminement établit une procédure qui favorise l'exercice de la conciliation et de la concertation entre les différents intervenants tout au long du processus. C'est ainsi que l'ensemble des intervenants (gouvernement, municipalités, population) est appelé à participer à la réalisation du schéma, soit en fournissant des informations sur leurs orientations d'aménagement, leurs projets d'aménagement, d'équipements et d'infrastructures, leur volonté de développement ou, encore, en formulant des avis et des commentaires à différentes étapes du processus.

La portée du schéma d'aménagement

L'entrée en vigueur du schéma d'aménagement implique des obligations pour les municipalités et le gouvernement du Québec. Dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement, chacune des municipalités devra posséder un plan et des règlements

d'urbanisme conformes aux objectifs du schéma d'aménagement et aux dispositions du document complémentaire. Les interventions gouvernementales devront aussi s'opérer en conformité avec le schéma.

LA DÉMARCHE ENTREPRISE PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

En plus de la préparation du règlement de contrôle intérimaire, la démarche a consisté principalement à élaborer et à mettre à jour les dossiers sectoriels (population, emploi, commerce, industrie, etc.), à réviser les documents réalisés précédemment par la Communauté (cf. annexe), et plus particulièrement le document intitulé : « Schéma d'aménagement, concept préliminaire, document de consultation », publié par la Communauté urbaine en 1982, dont la révision s'est faite à partir des commentaires des municipalités recueillis lors des tournées de consultation menées par la Commission permanente d'aménagement au printemps 1982 et par la Commission d'aménagement au printemps 1983, à analyser les plus récentes intentions de développement des municipalités de même que les avis transmis par les municipalités sur la proposition préliminaire, la proposition d'aménagement et la version définitive, ainsi qu'à prendre en compte les orientations et les projets d'aménagement, d'équipements et d'infrastructures du gouvernement du Québec.

L'élaboration du schéma a été réalisée en considérant un horizon de quinze années.

À ce jour, dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement, le Conseil de la Communauté a officiellement adopté les documents suivants :

1. Résolution du Conseil de la Communauté d'entreprendre l'élaboration du schéma d'aménagement et entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire de l'aménagement du territoire de la Communauté (21 décembre 1983).
2. Résolution du Conseil de la Communauté d'adopter la proposition préliminaire du schéma d'aménagement (25 avril 1984). Un résumé de cette proposition préliminaire a été distribué à chaque adresse civique du territoire de la Communauté.
3. Résolution du Conseil de la Communauté d'adopter la proposition d'aménagement (20 février 1985).

4. Résolution du Conseil de la Communauté d'adopter la version définitive du schéma d'aménagement (21 novembre 1985). Un résumé de cette version définitive a été distribué à chaque adresse civique du territoire de la Communauté.

Après l'adoption du présent document par le Conseil de la Communauté le 20 août 1986 et dans les six mois de son entrée en vigueur, un résumé du schéma d'aménagement sera distribué sur le territoire.

L'entrée en vigueur du schéma se fera le 20 février 1987, sous réserve d'une demande de modification par le Ministre conformément aux dispositions des articles 27 à 29 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

LE CONTENU DU PRÉSENT DOCUMENT

Le présent document se découpe en cinq parties :

- ✦ La situation actuelle et le parti d'aménagement.
La première partie brosse une analyse de la situation actuelle du développement urbain sur le territoire de la Communauté. Elle se termine par une présentation de l'objectif et de l'option d'aménagement en deux volets.
- ✦ Les grandes orientations d'aménagement.
La deuxième partie présente le tableau des grandes orientations d'aménagement.
- ✦ Le dossier cartographique.
La troisième partie, à l'aide de cartes et de textes d'accompagnement, précise les grandes orientations d'aménagement et procède à l'identification et à la localisation approximatives des grandes composantes, actuelles ou projetées, du territoire.
- ✦ L'évaluation des coûts d'aménagement.
La quatrième partie fournit une évaluation des coûts que pourrait représenter la réalisation éventuelle de certains équipements et infrastructures intermunicipaux qui sont proposés au schéma.
- ✦ Le document complémentaire.
La cinquième partie présente les normes minimales et les normes générales d'aménagement dont devront tenir compte les règlements d'urbanisme des municipalités.

En annexe au schéma d'aménagement on retrouve, conformément à l'article 7, alinéa 2°, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le document précisant les modalités et les conclusions de la consultation, y compris les motifs d'accord et, le cas échéant, de désaccord exprimés par les personnes et organismes consultés.

Secteurs de planification

Pour les seules fins du schéma, des secteurs de planification ont été définis. Ce sont :

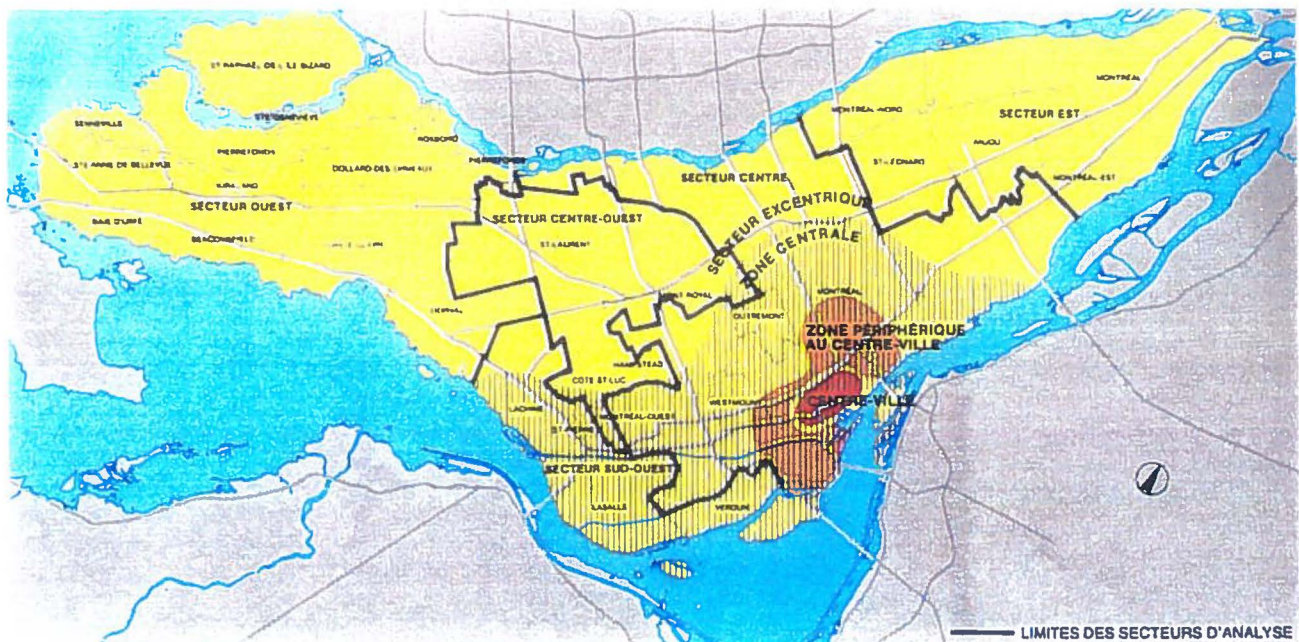
Secteur Centre : Montréal (excluant les quartiers Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles)
Outremont
Westmount

Secteur Centre-Ouest : Côte-Saint-Luc
Hampstead
Montréal-Ouest
Mont-Royal
Saint-Laurent

Secteur Sud-Ouest : Lachine
LaSalle
Saint-Pierre
Verdun

Secteur Ouest : Baie-d'Urfé
Beaconsfield
Dollard-des-Ormeaux
Dorval
Île de Dorval
Kirkland
Pierrefonds
Pointe-Claire
Roxboro
Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard
Sainte-Anne-de-Bellevue
Sainte-Geneviève
Senneville

Secteur Est : Anjou
Montréal (les quartiers Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles)
Montréal-Est
Montréal-Nord
Saint-Léonard



DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS TOUS MOTIFS PAR MODE

	Automobile		Transport en commun		Autres modes		Total	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Ouest	117 883	67,4	16 865	9,7	40 108	22,9	174 856	8,2
Centre-Ouest	106 152	66,2	35 690	22,2	18 675	11,6	160 517	7,5
Sud-Ouest	79 608	53,2	31 857	21,3	38 286	25,5	149 751	7,1
Centre	616 129	43,5	523 079	36,9	277 668	19,6	1 416 876	66,7
Est	130 136	58,4	41 769	18,8	50 889	22,8	222 794	10,5
CUM	1 049 908	49,4	649 260	30,6	425 626	20,0	2 124 794	100,0

Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, CTCUM, 1983.

LES DÉPLACEMENTS (carte 5)
Répartition modale

En 1982, on enregistrait 2 124 794 déplacements quotidiens¹ à destination du territoire de la Communauté urbaine de Montréal; de ce total, 49 % étaient effectués en automobile, 31 % en transport en commun et 20 % par d'autres modes.

Les deux tiers des déplacements étaient concentrés dans le secteur Centre, et ce secteur présentait le plus fort taux d'utilisation du transport en commun parmi les 5 secteurs de la Communauté, soit 37 %, ce qui est sensiblement inférieur au taux d'utilisation de l'automobile pour ce même secteur, soit 43 %. Le secteur Ouest était particulièrement déficient à cet égard puisque l'utilisation du transport en commun ne représentait qu'environ 10 %

¹ Déplacements d'une journée moyenne de semaine (24 hrs), sauf retour au domicile.

des déplacements quotidiens enregistrés dans ce secteur.

Déplacements intersectoriels

Quant aux déplacements intersectoriels, 1 416 876 déplacements avaient pour destination le secteur Centre, dont 84 % provenaient du territoire de la Communauté, le reste provenant de la couronne suburbaine.

Pour sa part, le centre-ville enregistrait plus de 495 000 déplacements quotidiens dont 249 200 en transport en commun et 180 000 en automobile, ce qui, dans ce dernier cas, n'est pas sans causer d'ennuis à la qualité de vie de ce quartier.

Pour les autres secteurs du territoire, à l'exception du Sud-Ouest et de l'Est, l'automobile devenait le mode de transport privilégié pour les déplacements intersectoriels.

DÉPLACEMENTS INTERSECTORIELS TOUS MOTIFS – TOUS MODES

O	D	Ouest	Centre-Ouest	Sud-Ouest	Centre	Est	Centre-ville ¹
Ouest		127 027	13 019	6 172	37 449	1 117	21 178
Centre-Ouest		4 500	53 633	1 743	69 410	1 629	26 886
Sud-Ouest		8 696	6 657	101 062	60 886	1 162	33 091
Centre		12 800	52 986	22 005	903 116	54 006	277 228
Est		2 109	6 985	1 515	114 165	134 397	31 278
CUM		155 132	133 280	132 497	1 185 026	192 311	389 661
Couronne Nord		7 601	18 719	4 446	108 163	21 568	35 053
Couronne Sud		12 123	8 518	12 808	123 687	8 915	70 663
R.M.R.*		174 856	160 517	149 751	1 416 876	222 794	495 377

Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, CTCUM, 1983.

* Région métropolitaine de recensement, Statistique Canada 1971.

¹ Les déplacements vers le centre-ville sont inclus dans le secteur Centre.



**LES DÉPLACEMENTS SECTORIE
TOUS MOTIFS, TOUS MODES**

— LIMITES DES SECTEURS

■ CENTRE-VILLE

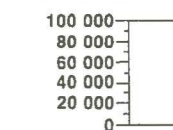
DÉPLACEMENTS INTER-SECTORIELS

■ AUTOMOBILE

■ STCUM

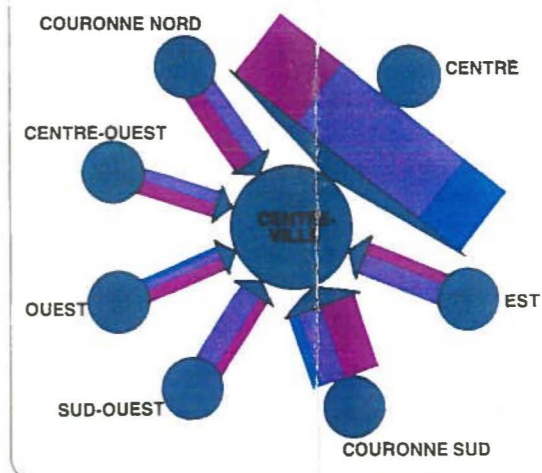
■ TOUS AUTRES MODES

DÉPLACEMENTS



Source: Mobilité des personnes dans la région de Montréal
Données 1982: CTCUM

LES DÉPLACEMENTS VERS LE CENTRE-VILLE



COMMUNAUTÉ URBAINÉ DE MONTREAL
Service de la planification du territoire

TROISIÈME TRIMESTRE 1985

Par ailleurs, on notait le peu d'affinité qu'avaient entre eux les secteurs extrêmes de l'île, le secteur Est ne recevant que 3 900 déplacements des secteurs Ouest, Centre-Ouest, et Sud-Ouest, et ces derniers que 10 600 déplacements du secteur Est, ce qui ne représentait respectivement que 2,0 % et 2,5 % des déplacements totaux vers ces secteurs.

Déplacements intra-sectoriels

Le secteur Centre affichait le plus fort taux d'autonomie pour les déplacements intra-sectoriels, soit 86 %. Venaient ensuite les secteurs Ouest 69 %, Sud-Ouest 57 %, Est 52 % et Centre-Ouest 41 %.

Pour tous les secteurs, à l'exception du secteur Centre, l'automobile était le mode privilégié de transport pour ce type de déplacement.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le réseau routier

Le territoire de la Communauté est desservi par un ensemble d'autoroutes qui s'étendent sur plus de 135 kilomètres et forment un réseau qui constitue l'épine dorsale de tout le réseau routier.

Actuellement, seul le prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute Métropolitaine et sa jonction avec l'autoroute 440, à Laval, est retenu dans la perspective de compléter le réseau global. Ce prolongement devrait permettre de décongestionner les voies locales et d'assurer le lien entre la partie nord-est du territoire et les installations portuaires.

Aucun autre projet d'autoroute, susceptible d'être réalisé dans l'horizon du présent schéma, ne paraît nécessaire.

Par ailleurs, le parachèvement de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain, entre la rue Saint-André et l'avenue Papineau, puis en phases ultérieures, entre l'avenue Papineau et la rue Dickson, établira le lien manquant avec le réseau d'artères principales dans le secteur Centre.

Le réseau d'artères principales, véritables collectrices sous-jacentes au réseau autoroutier, couvre et dessert la presque totalité du territoire.

Néanmoins, le développement des secteurs les plus excentriques de la Communauté, l'Est et l'Ouest, et le relatif enclavement des secteurs Centre-Ouest, Sud-Ouest et

Est nécessitent aujourd'hui l'implantation de nouvelles artères principales et ce, selon des axes nord-sud et est-ouest.

Enfin, dans les secteurs Ouest et Centre-Ouest, l'utilisation de l'autoroute 40 à des fins de circulation locale et l'absence d'une véritable collectrice est-ouest contribuent à la congestion de certains tronçons de l'autoroute, particulièrement à l'échangeur Décarie.

Le réseau de transport en commun

Le territoire de la Communauté urbaine est desservi par un réseau intégré de transport en commun qui comprend quatre lignes de métro, deux lignes de trains de banlieue et plus de 150 circuits d'autobus et de métrobus.

Le tracé initial du métro, complété en 1966, fut par la suite étendu aux parties les plus densément peuplées du territoire; ainsi, les quatre lignes de métro présentement en service s'étendent sur une distance totale de plus de 60 kilomètres, et comprennent 58 stations dont trois de correspondance. Sont actuellement en voie de réalisation : le prolongement de la ligne 2 ouest dans Saint-Laurent jusqu'à la station Côte-Vertu, et le parachèvement du tronçon ouest de la ligne 5, qui desservira d'ouest en est la partie centrale du territoire. Ces projets viendront ajouter au réseau près de 10 kilomètres de tracé, et 7 nouvelles stations, dont une en correspondance avec le réseau de métro existant.

Le réseau de transport rapide a été complété en 1982 par l'addition de deux lignes de trains de banlieue jusqu'alors exploitées par les sociétés de chemin de fer; ces lignes s'étendent au-delà du territoire de la Communauté, mais sont fréquentées surtout sur l'île; elles comprennent un total de 21 stations sur le territoire de la Communauté, dont une en correspondance directe avec le métro.

L'ensemble de ces lignes de transport collectif rapide, complété et alimenté par le réseau de circuits d'autobus et de métrobus, dessert de façon assez efficace la plus grande partie des secteurs urbanisés de la Communauté, et répond adéquatement aux besoins en déplacement de la population.

Toutefois, la recherche d'un rendement optimal dans l'exploitation du réseau de transport collectif laisse entrevoir, à moyen terme, la nécessité d'une intervention visant la rationalisation des ressources en place.

Port, aéroport et réseau ferroviaire

Le port, l'aéroport et le réseau ferroviaire sont des équipements dont l'effet majeur sur le développement économique de la Communauté est reconnu.

L'aéroport international de Montréal, situé à Dorval, a vu son rôle de point de départ et d'arrivée des vols intérieurs et transfrontaliers confirmé par les autorités fédérales. Il accueille annuellement quelque six millions de passagers, et les prévisions laissent croire à une augmentation de trafic de l'ordre de 2,5 % par année. Il est le point de transbordement de près de 40 % du cargo aérien manipulé à Montréal. (Mirabel acheminant le reste.)

L'activité aéroportuaire de Dorval génère plus de 11 000 emplois directs.

Le port de Montréal, au centre du grand complexe de transport maritime Grands Lacs – Saint-Laurent, est un agent économique majeur de la région montréalaise et du Québec.

Il est un des générateurs d'emplois les plus importants du Québec, commandant près de 17 000 emplois directs et indirects¹, et un des éléments moteurs de la position concurrentielle de Montréal dans les transports. Les retombées économiques du port dépassent nettement 750 millions de dollars annuellement.

La croissance de cette activité à Montréal commande qu'on trouve, à proximité des installations existantes, des espaces pour une expansion à court terme.

Les réseaux ferroviaires des sociétés Canadien National et CP-Rail s'étendent sur la plus grande partie du territoire de la Communauté et desservent adéquatement les grands secteurs industriels. Les installations d'entretien et de triage constituent des éléments vitaux des réseaux continentaux de chemins de fer.

Intimement lié aux activités du port de Montréal, le réseau ferroviaire établit un lien essentiel avec les grandes régions économiques du Centre et de l'Est américain, contribuant ainsi à l'essor économique de la région montréalaise.

¹ Port de Montréal, 1985.

LES ESPACES VERTS (carte 6)

L'ensemble des espaces verts publics existants de niveau régional : parcs régionaux, réserves naturelles, îles, berges et grands parcs municipaux représente actuellement une superficie de 2 230 hectares.

SUPERFICIE DES ESPACES VERTS DU NIVEAU RÉGIONAL

Parc régionaux	852 hectares
Réserves naturelles, îles et berges	695 hectares
Grands parcs municipaux	683 hectares
Total	2 230 hectares

Source : Communauté urbaine de Montréal.

L'application d'une norme reconnue, 2 hectares/1 000 habitants², pour les espaces de ce type permettrait d'établir selon toute évidence que la Communauté présente un déficit à ce niveau. Nous devons toutefois considérer la localisation, la qualité et la diversité ainsi que l'accessibilité de ces espaces pour mieux juger de la situation.

Les parcs régionaux, îles et berges sont situés dans tous les secteurs de la Communauté, tandis que les réserves naturelles se retrouvent dans les secteurs Ouest et Sud-Ouest.

Chaque composante de ce réseau d'espaces verts constitue un milieu naturel de très haute qualité à aménager, servant de support à diverses activités sportives, récréatives et culturelles d'envergure.

Enfin, au niveau de l'accessibilité, certains de ces espaces, principalement ceux qui sont situés aux extrémités de l'île, présentent des problèmes pour l'utilisateur de transport en commun.

Mentionnons, par ailleurs, à ce chapitre que les parcs régionaux appartenant à la Communauté font actuellement l'objet d'un plan quinquennal de développement devant se terminer au début de la prochaine décennie.

Les grands parcs municipaux, pour leur part, se retrouvent dans tous les secteurs de la Communauté à l'exception du secteur Est où l'on prévoit en aménager notamment dans les quartiers de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles. Ces parcs constituent d'autres foyers importants d'activités servant de support à des installations sportives, culturelles et récréatives.

² Les parcs en milieu urbain, Gouvernement du Québec, Ministère du Loisir, Chasse et Pêche, septembre 1983.

À un niveau plus local, on retrouve un ensemble de parcs de quartier et de voisinage (non montrés sur la carte).

Enfin, la présence de nombreux terrains de golf sur le territoire contribue à rehausser l'image verte de la Communauté.

L'ensemble de ces espaces verts va être relié dans l'avenir par un vaste réseau de pistes cyclables totalisant 430 kilomètres. Déjà 205 kilomètres de ce réseau sont réalisés.

LE PATRIMOINE BÂTI

Certains éléments du milieu bâti et plus particulièrement les noyaux les plus anciens de ce milieu présentent un intérêt urbanistique et historique indéniable.

L'identification du patrimoine architectural a permis de délimiter plusieurs ensembles-repères correspondant à des quartiers, faubourgs, villes et villages qui ont marqué le développement du territoire de la Communauté. Ces ensembles se fondent aujourd'hui dans un tissu urbain continu, mais leur valeur patrimoniale n'en est pas moins grande.

La désertion des zones résidentielles initiales, dans la partie centrale, et les pressions du développement immobilier contribuent à la dégradation de ce patrimoine, le menaçant même de disparition en certains endroits.

Le classement, la reconnaissance et la mise en valeur de plusieurs bâtiments et monuments, en vertu de la Loi sur les biens culturels, ont commencé de contrer ce mouvement.

Par ailleurs, la Communauté a préparé un répertoire des immeubles qui offrent un intérêt architectural ou qui illustrent une époque de notre passé. À ce jour, neuf cahiers ont été publiés dont certains avec l'aide financière du ministère des Affaires culturelles. Chacun d'eux traite d'un domaine spécifique de notre architecture traditionnelle.

LES ÉLÉMENTS DU MILIEU NATUREL ET LA POLLUTION

Le milieu naturel

Le milieu naturel de la Communauté compose un paysage très diversifié dont les principaux éléments sont le mont Royal, les couloirs fluviaux de la rivière des Prairies et du Saint-Laurent, les lacs Saint-Louis et des Deux-

Montagnes, les grands espaces boisés tels les parcs régionaux et l'Arboretum Morgan.

Si l'on rajoute à cela les berges qui totalisent plus de 30 kilomètres et environ 135 hectares, et les nombreuses îles faisant partie de l'archipel de Montréal, l'on peut prétendre que la Communauté présente un cadre de vie exceptionnel.

La plupart de ces éléments relèvent du domaine public. Ils sont déjà aménagés ou seront, à l'instar de parcs régionaux, mis en valeur dans un avenir rapproché.

Par ailleurs, certains bois, îles et ruisseaux du domaine privé, actuellement sous le couvert du règlement de contrôle intérimaire, ont fait l'objet d'une évaluation écologique afin d'en déterminer le potentiel.

Pour ce qui est des tronçons de berges de propriété privée également sous le contrôle intérimaire, la plupart des municipalités ont manifesté le désir de les acquérir afin d'assurer à leur population des fenêtres sur l'eau.

La pollution

Comme tout grand centre urbain et compte tenu de son degré d'urbanisation, la Communauté doit faire face à des problèmes de pollution de l'air et de l'eau et aussi de pollution par le bruit.

Concernant la pollution de l'air, la Communauté a émis des normes touchant l'émission de matières polluantes. Elle voit au respect de ces normes par les entreprises concernées et évalue l'impact de leurs interventions sur la qualité de l'air ambiant.

Le résultat de ces mesures permet aujourd'hui de constater une réelle amélioration de la qualité de l'air sur notre territoire.

Pour ce qui est de la pollution de l'eau, l'ensemble des eaux ceinturant le territoire de la Communauté présente une qualité allant de moyenne à mauvaise à l'exception du lac des Deux-Montagnes où la qualité des eaux est bonne aux entrées nord et sud de la rivière des Prairies et à la baie du Cap-Saint-Jacques.

Par ailleurs, la mise en service en 1984 de l'intercepteur nord du plan directeur d'assainissement des eaux a permis de constater une nette amélioration de la qualité de l'eau de la rivière des Prairies principalement dans sa partie amont.

Quant au lac Saint-Louis, des analyses effectuées par Environnement Canada ont permis de déceler la présence de matières toxiques (BPC) sur la rive nord du lac et l'on observe une dégradation des eaux allant d'amont en aval; cette situation est probablement attribuable aux rejets d'égouts provenant du territoire de la Communauté. La mise en service de l'intercepteur sud-ouest dont le parachèvement est prévu pour 1987 devrait entraîner une amélioration de la situation semblable à celle observée dans la rivière des Prairies.

Enfin, la réalisation de l'intercepteur sud-est qui viendra s'ajouter au système d'épuration des eaux usées de la Communauté vers la fin de l'année 1990, allié au traitement physico-chimique des eaux usées de tout le territoire à la station d'épuration de Rivière-des-Prairies devrait améliorer la qualité des eaux du fleuve Saint-Laurent.

Des recherches sur le niveau de la pollution par le bruit ont permis de constater que c'est le long des corridors autoroutiers, des voies ferrées et autour de l'aéroport de Dorval qu'on enregistre les taux les plus élevés, dépassant généralement la norme acceptable de 55 décibels pour le développement résidentiel.

Des mesures devraient être prévues pour diminuer l'impact du bruit sur les futurs développements résidentiels en bordure des infrastructures : zones tampons, normes de construction, orientation des développements résidentiels.

Pour assurer l'élimination des déchets, quatre lieux sont actuellement exploités : ce sont l'incinérateur des Carrières, la carrière Miron, la carrière Meloche à Kirkland et le terrain d'enfouissement sanitaire de Rivière-des-Prairies.

Au total, ces quatre lieux absorbent annuellement 1 915 000 tonnes de déchets, dont 1 370 000 proviennent du territoire de la Communauté, le reste, soit près de 30 %, venant de l'extérieur.

Compte tenu du volume annuel de déchets à traiter et de la durée utile des lieux qui tire à sa fin, il faudra prévoir d'ici cinq à 10 ans de nouveaux terrains d'élimination.

Mentionnons enfin que la Communauté travaille à définir une politique de disposition des déchets dont une des mesures serait de réserver aux seules municipalités de son territoire les lieux actuels d'élimination.

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

Le bilan de la situation actuelle nous permet de déceler les grandes tendances qui ont caractérisé le développement de la Communauté depuis les quinze dernières années.

Dans les secteurs les plus anciens de la zone centrale on observe, d'une part, une diminution considérable de la population, une certaine détérioration du stock du logement, une perte de vitalité industrielle et commerciale, un niveau d'équipements sous-utilisés; d'autre part, le centre-ville continue de prendre de l'expansion et joue un rôle de plus en plus important au sein de la Communauté et de l'agglomération montréalaise pour les activités de bureau et les grands équipements socioculturels.

Par ailleurs, dans les secteurs excentriques, l'augmentation rapide de la population, la croissance des activités industrielles et commerciales, en entraînant une demande importante en équipement et infrastructures a souvent donné lieu à un développement urbain discontinu.

Face à cette situation, la Communauté urbaine de Montréal retient comme parti d'aménagement une option composée de deux volets : le premier propose la consolidation et la structuration du tissu urbain dans les *secteurs excentriques* de la Communauté à l'intérieur du périmètre d'urbanisation; le deuxième propose la revitalisation et la revalorisation de la *zone centrale*. Ces deux volets sont complémentaires, c'est-à-dire que l'aménagement des secteurs excentriques doit se faire en même temps que la réhabilitation de la zone centrale et du développement du centre-ville.

Cette option qui repose sur la volonté de la Communauté d'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR L'ÎLE EN Y FAVORISANT UNE URBANISATION MIEUX ÉQUILIBRÉE, répond aux objectifs d'aménagement suivants :

- ✎ améliorer le cadre et les conditions de vie des citoyens;
- ✎ établir une structuration rationnelle du territoire;
- ✎ rapprocher l'emploi des bassins de main-d'œuvre;

- ✦ assurer une meilleure répartition et utilisation des équipements et services publics, ainsi que leur accessibilité à l'ensemble de la population;
- ✦ protéger et mettre en valeur les éléments du milieu patrimonial et naturel.

La réalisation de cette option, par le biais des grandes orientations qui en découlent, tient compte du contexte économique et des prévisions qui tendent à démontrer un ralentissement au niveau de la croissance de la Communauté au cœur d'une agglomération en pleine évolution.

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

LES GRANDES ORIENTATIONS

Établies à la suite de l'analyse du Bilan de la situation actuelle, les grandes orientations visent à réaliser le parti d'aménagement, l'option retenue dans ses deux volets.

Elles déterminent le développement des principales composantes du territoire de la Communauté : l'habitation, l'industrie, le commerce, les équipements socioculturels et sportifs, le patrimoine et les éléments du milieu naturel, les infrastructures de transport et l'environnement, et sont présentées de façon synthétique au tableau intitulé : « Grandes orientations d'aménagement du territoire de la Communauté urbaine de Montréal ».

L'ensemble des orientations est illustré sur les cartes suivantes : grandes affectations du sol et densités d'occupation, activité industrielle, séquence de développement, contraintes à l'occupation du sol, milieu patrimonial et naturel, réseau de transport en commun, principales voies de circulation et réseaux d'égout et d'aqueduc. Ces cartes résument l'essentiel des interventions menées dans chacun des secteurs de la Commu-

nauté. De plus, à titre indicatif seulement, et afin de compléter le dossier cartographique vient s'ajouter une série de planches identifiant les réseaux ferroviaires, les réseaux de transport d'énergie, de câblodistribution et de télécommunications, les réseaux de transport et de distribution d'hydrocarbures, et une carte identifiant les projets d'équipements et d'infrastructures du Gouvernement.

Les cartes des grandes affectations du sol et densités d'occupation, de séquence de développement, de contraintes à l'occupation du sol, du milieu patrimonial et naturel et des principales voies de circulation ont une portée contraignante. C'est à partir des normes, critères et objectifs définis dans le texte d'accompagnement de ces cartes et dans le document complémentaire que sera évaluée la conformité des règlements municipaux, tel que l'exige l'article 33 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Les grandes orientations et le dossier cartographique répondent aux exigences des articles 5, 7 et 264.1 alinéa 4° de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et font partie intégrante du schéma d'aménagement

Les grandes orientations d'aménagement du territoire de la Communauté urbaine de Montréal

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA VIE SUR L'ÎLE EN Y FAVORISANT UNE URBANISATION MIEUX ÉQUILBRÉE

CONSOLIDATION ET STRUCTURATION DU TISSU URBAIN DANS LES SECTEURS EXCENTRIQUES DE LA COMMUNAUTÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.

REVITALISATION ET REVALORISATION DE LA ZONE CENTRALE DE LA COMMUNAUTÉ.

Habitation

- ✎ Favoriser la densification autour des stations de transport collectif.
- ✎ Consolider le développement résidentiel en continuité avec le tissu urbain existant.
- ✎ Favoriser le développement résidentiel à moyenne et haute densité autour des équipements existants et prévus.

- ✎ Favoriser la densification autour des stations de transport collectif aux endroits appropriés.
- ✎ Consolider le développement résidentiel en continuité avec le tissu urbain existant.
- ✎ Améliorer la qualité du parc de logements existants en favorisant leur rénovation ou leur restauration.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA VIE SUR L'ÎLE EN Y FAVORISANT UNE URBANISATION MIEUX ÉQUILIBRÉE

CONSOLIDATION ET STRUCTURATION DU TISSU URBAIN DANS LES SECTEURS EXCENTRIQUES DE LA COMMUNAUTÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.

REVITALISATION ET REVALORISATION DE LA ZONE CENTRALE DE LA COMMUNAUTÉ.

Industrie

- ✎ Favoriser le développement de l'activité industrielle.
- ✎ Consolider dans un premier temps le développement de l'activité industrielle à l'intérieur des secteurs existants et, dans un deuxième temps, favoriser le développement de nouveaux espaces industriels.
- ✎ Encourager la modernisation de la structure et la réaffectation à des fins industrielles des espaces industriels désuets dans le secteur Est.
- ✎ Développer l'activité industrielle de haute technologie.

Commerce

COMMERCE DE DÉTAIL

- ✎ Privilégier l'implantation et le développement d'une armature commerciale hiérarchisée (centre-ville, artères commerciales et centres commerciaux sous-régionaux, artères commerciales et centres commerciaux de quartier et de voisinage).
- ✎ Limiter le développement des noyaux de niveau sous-régional de manière à contrôler l'effet qu'ils

- ✎ Favoriser la construction de logements de type locatif.
- ✎ Maintenir la fonction résidentielle au centre-ville et dans la zone périphérique.

- ✎ Favoriser le développement de l'activité industrielle.
- ✎ Consolider l'activité industrielle à l'intérieur des secteurs existants.
- ✎ Maintenir aux endroits appropriés l'activité industrielle du centre-ville.
- ✎ Encourager la revitalisation des espaces industriels vétustes.
- ✎ Favoriser la modernisation de la structure industrielle.
- ✎ Développer l'activité industrielle de haute technologie.

- ✎ Privilégier l'implantation et le développement d'une armature commerciale hiérarchisée (centre-ville, artères commerciales et centres commerciaux sous-régionaux, artères commerciales et centres commerciaux de quartier et de voisinage).
- ✎ Favoriser le développement du centre-ville comme premier noyau de commerce de biens au détail de niveau régional.
- ✎ Limiter le développement des noyaux de niveau sous-régional de manière à contrôler l'effet qu'ils

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA VIE SUR L'ÎLE EN Y FAVORISANT UNE URBANISATION MIEUX ÉQUILBRÉE

CONSOLIDATION ET STRUCTURATION DU TISSU URBAIN DANS LES SECTEURS EXCENTRIQUES DE LA COMMUNAUTÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.

REVITALISATION ET REVALORISATION DE LA ZONE CENTRALE DE LA COMMUNAUTÉ.

peuvent avoir sur les noyaux de niveau inférieur.

- ✎ Favoriser l'implantation de noyaux de niveau de quartier dans les zones de développement.

peuvent avoir sur les noyaux de niveau inférieur.

- ✎ Favoriser l'implantation d'un noyau de niveau sous-régional dans le secteur Sud-Ouest (LaSalle).
- ✎ Revitaliser l'activité de commerce de biens au détail au niveau des quartiers en privilégiant son développement à l'intérieur de périmètres donnés.

COMMERCE DE SERVICES ET BUREAUX

- ✎ Favoriser le développement et la consolidation des activités du tertiaire de bureau public et privé dans les sous-centres proposés. (Aires d'activités mixtes.)

- ✎ Privilégier le développement des activités du tertiaire de bureau « moteur » dans le périmètre du centre des Affaires.
- ✎ Consolider la vocation du tertiaire de bureau public autour du noyau existant, c'est-à-dire les Complexes Desjardins et Guy-Favreau et le Palais des Congrès.
- ✎ Revitaliser le vieux centre des affaires de la rue Saint-Jacques dans le contexte et l'esprit des interventions dans le Vieux-Montréal en tenant compte des éléments à caractère patrimonial.

Équipements socioculturels et sportifs

- ✎ Permettre l'implantation des équipements socioculturels et sportifs de niveau sous-régional et de quartier à l'intérieur des sous-centres et des pôles d'équipements existants.
- ✎ Améliorer l'accès et l'accessibilité aux équipements socioculturels et sportifs.
- ✎ Encourager l'implantation d'équipements éducatifs et collégiaux et de centres hospitaliers de soins spécialisés et/ou généraux dans les zones de développement.
- ✎ Favoriser l'implantation et l'amélioration d'espaces de loisirs et de récréation à caractère extensif.

- ✎ Permettre l'implantation des équipements socioculturels et sportifs de niveau régional et supra-régional au centre-ville et dans sa zone périphérique.
- ✎ Améliorer l'accès et l'accessibilité aux équipements socioculturels et sportifs.
- ✎ Favoriser l'implantation et l'amélioration d'espaces de loisirs et de récréation à caractère extensif.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA VIE SUR L'ÎLE EN Y FAVORISANT UNE URBANISATION MIEUX ÉQUILBRÉE

CONSOLIDATION ET STRUCTURATION DU TISSU URBAIN DANS LES SECTEURS EXCENTRIQUES DE LA COMMUNAUTÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.

REVITALISATION ET REVALORISATION DE LA ZONE CENTRALE DE LA COMMUNAUTÉ.

- ✎ Faciliter la navigation de plaisance sur la rivière des Prairies et améliorer les équipements reliés au nautisme.

- ✎ Faciliter la navigation de plaisance sur la rivière des Prairies et améliorer les équipements reliés au nautisme.

Le patrimoine et les éléments du milieu naturel

- ✎ Protéger et mettre en valeur le patrimoine inscrit dans « les secteurs à valeur patrimoniale ».
- ✎ Reconnaître l'importance d'éléments patrimoniaux ponctuels de grande valeur et favoriser leur conservation.
- ✎ Protéger et mettre en valeur les éléments du milieu naturel possédant un important potentiel écologique et récréatif.

- ✎ Protéger et mettre en valeur le patrimoine inscrit dans « les secteurs à valeur patrimoniale » et dans les « aires de mise en valeur d'éléments patrimoniaux ».
- ✎ Reconnaître l'importance d'éléments patrimoniaux ponctuels de grande valeur et favoriser leur conservation.
- ✎ Protéger et mettre en valeur les éléments du milieu naturel possédant un important potentiel écologique et récréatif.

Infrastructures de transport

PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION

- ✎ Assurer la desserte des zones de développement et l'accès aux pôles d'activités.
- ✎ Assurer le meilleur niveau de service pour la circulation de transit intra et intersectorielle.
- ✎ Canaliser la circulation de transit vers un réseau de voies compatibles avec cette fonction.
- ✎ Limiter les prolongements du réseau autoroutier en vue de contrer l'étalement urbain.
- ✎ Prévoir les raccords et prolongements nécessaires pour soulager le réseau de voies locales de la circulation de transit.
- ✎ Favoriser un meilleur accès aux secteurs enclavés ou mal desservis, par le prolongement de certains

- ✎ Assurer le meilleur niveau de service pour la circulation de transit intra et intersectorielle.
- ✎ Canaliser la circulation de transit vers un réseau de voies compatibles avec cette fonction.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA VIE SUR L'ÎLE EN Y FAVORISANT UNE URBANISATION MIEUX ÉQUILBRÉE

CONSOLIDATION ET STRUCTURATION DU TISSU URBAIN DANS LES SECTEURS EXCENTRIQUES DE LA COMMUNAUTÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.

REVITALISATION ET REVALORISATION DE LA ZONE CENTRALE DE LA COMMUNAUTÉ.

tronçons d'artères principales.

- ✎ Favoriser le développement d'une voie de circulation à caractère panoramique en bordure de certains plans d'eau entourant le territoire.

- ✎ Favoriser le développement d'une voie de circulation à caractère panoramique en bordure de certains plans d'eau entourant le territoire.

Transport en commun

- ✎ Améliorer l'accessibilité aux modes de transport collectif.
- ✎ Favoriser le maintien et la modernisation du réseau de trains de banlieue à même les infrastructures existantes.
- ✎ Viser à l'intégration modale et tarifaire des lignes de trains de banlieue au reste du réseau de transport de la STCUM.
- ✎ Favoriser le développement du réseau de métro souterrain.
- ✎ Améliorer l'accessibilité aux grands espaces verts par transport collectif.
- ✎ Assurer la desserte des secteurs excentriques de l'Ouest et de l'Est du territoire par la mise en place de circuits d'autobus express (métrobus) circulant sur des voies réservées aménagées dans l'emprise d'artères principales existantes et proposées.

- ✎ Améliorer l'accessibilité aux modes de transport collectif.
- ✎ Favoriser le maintien et la modernisation du réseau de trains de banlieue à même les infrastructures existantes.
- ✎ Viser à l'intégration modale et tarifaire des lignes de trains de banlieue au reste du réseau de transport de la STCUM.
- ✎ Améliorer la desserte de la zone centrale par un traitement préférentiel de la circulation des autobus sur certaines artères principales, au moyen de voies réservées ou de priorité aux feux de circulation.

Port et aéroport

- ✎ Confirmer la vocation du port de Montréal pour le transport et la manutention de marchandises conteneurisées, et prévoir des espaces à cet effet sur l'île de Montréal.
- ✎ Confirmer la vocation de l'aéroport international de Montréal à Dorval, pour les vols intérieurs et transfrontaliers.

Environnement

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA VIE SUR L'ÎLE EN Y FAVORISANT UNE URBANISATION MIEUX ÉQUILBRÉE

CONSOLIDATION ET STRUCTURATION DU TISSU URBAIN DANS LES SECTEURS EXCENTRIQUES DE LA COMMUNAUTÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.

- ✎ Contrôler à la source l'émanation et le rejet dans l'atmosphère de matières polluantes résultant d'activités industrielles d'extraction ou de transformation.
- ✎ Favoriser l'assainissement des plans d'eau entourant le territoire.
- ✎ Régir à la source la quantité et la qualité des rejets d'eaux usées industrielles dans les réseaux d'égout et les cours d'eau.
- ✎ Prévoir le développement de mesures de mitigation visant à réduire l'impact sur les zones résidentielles du bruit généré par la circulation routière, ferroviaire et aérienne, de même que par les activités industrielles lourdes.
- ✎ Identifier des lieux destinés à la disposition des déchets domestiques provenant du territoire.
- ✎ Étudier l'opportunité de mettre en place, dans une zone industrielle compatible, une usine de recyclage de déchets.

REVITALISATION ET REVALORISATION DE LA ZONE CENTRALE DE LA COMMUNAUTÉ.

- ✎ Contrôler à la source l'émanation et le rejet dans l'atmosphère de matières polluantes résultant d'activités industrielles d'extraction ou de transformation.
- ✎ Favoriser l'assainissement des plans d'eau entourant le territoire.
- ✎ Régir à la source la quantité et la qualité des rejets d'eaux usées industrielles dans les réseaux d'égout et les cours d'eau.
- ✎ Prévoir le développement de mesures de mitigation visant à réduire l'impact sur les zones résidentielles du bruit généré par la circulation routière, ferroviaire et aérienne, de même que par les activités industrielles lourdes.

LE DOSSIER CARTOGRAPHIQUE

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

Cette carte présente à la fois les grandes affectations du sol et les densités d'occupation du territoire de la Communauté.

Pour les fins d'interprétation de la carte des grandes affectations du sol, il est prévu que la limite des aires d'affectations montrées peut varier dans une marge ne dépassant pas 15 mètres de part et d'autre des limites montrées.

LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

Les grandes affectations du sol visent à déterminer la vocation des différentes parties du territoire de la Communauté de façon à favoriser l'établissement d'une structure urbaine répondant aux grandes orientations d'aménagement de la Communauté.

Le territoire de la Communauté comprend treize types d'aires d'affectation du sol :

- ✎ Habitation;
- ✎ Rural;
- ✎ Commerce;
- ✎ Mixte;
- ✎ Grandes emprises publiques;
- ✎ Équipements socioculturels et sportifs;
- ✎ Cimetières;
- ✎ Industrie I;
- ✎ Industrie II;
- ✎ Parcs régionaux;
- ✎ Réserves naturelles, îles, berges;
- ✎ Grands parcs municipaux;
- ✎ Golfs.

Les occupations permises à l'intérieur de chacune des aires d'affectation sont identifiées au tableau intitulé : « Occupations du sol permises par aire d'affectation ». Les municipalités déterminent les affectations du sol sur leur territoire, à l'intérieur de leur plan et règlements d'urbanisme, en conformité avec les différents paramètres définis à l'intérieur du présent chapitre.

OCCUPATIONS DU SOL PERMISES PAR AIRE D'AFFECTATION

OCCUPATIONS DU SOL PERMISES	AIRES D'AFFECTATION DU SOL													
	RÉSIDENCE	AGRICULTURE	COMMERCE	GRANDES EMPRISES PUBLIQUES	AUTRES EMPRISES PUBLIQUES	ÉQUIPEMENTS SOCIOCULTURELS ET SPORTIFS	CIMETIÈRES	INDUSTRIE I	INDUSTRIE II	PARCS RÉGIONAUX	RÉSERVES NATURELLES, ÎLES, BERGES	GRANDS PARCS MUNICIPAUX	PARCS LOCAUX	GOLFS
HABITATION	●		①											
RURAL	⊗	●						②					⊗	⊗
COMMERCE	○		●		○	○		○						○
MIXTE	●		●		●	●		●						●
GRANDES EMPRISES PUBLIQUES				●	○	○		○				○	○	○
ÉQUIPEMENTS SOCIOCULTURELS ET SPORTIFS					○	●						○	○	○
CIMETIÈRES							●					○	○	○
INDUSTRIE I	○		①	○	○	○		●						○
INDUSTRIE II			③	○	○			●	●					
PARCS RÉGIONAUX	④				○	○				●	○			
RÉSERVES NATURELLES, ÎLES, BERGES					○	○					●	○	○	○
GRANDS PARCS MUNICIPAUX					○	○						○	●	○
GOLFS					○	○							○	○

- Occupation permise doit représenter au moins 60% de la superficie de l'aire d'affectation.
- Occupation qui peut être permise sur une superficie représentant un pourcentage maximal de l'aire d'affectation : 40 %.
 - 1 Superficie de plancher hors terre maximale par terrain pour une nouvelle implantation commerciale limitée à 12 000 m².
 - 2 Ne sont permises que les occupations industrie I de type agro-alimentaire.
 - 3 Ne sont permises que les occupations commerce de type commerce d'appoint.
 - 4 Occupation permise seulement pour les enclaves existantes à l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement. (1990, 89-15, a. 1 et 2)
- Occupation permise sans contrainte.
- ⊗ Occupation permise sous réserve d'une approbation préalable de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Précisions sur le contenu des aires d'affectation du sol

La présence d'un cercle à l'intérieur d'une des cases du tableau indique que l'occupation est permise dans l'aire d'affectation correspondante. Ces occupations sont permises selon différentes modalités¹.

- Un cercle noir indique que l'occupation permise doit représenter au moins 60 % de la superficie de l'aire d'affectation. Lorsque plusieurs cercles noirs sont indiqués pour une même aire d'affectation, la somme des superficies où sont permises ces affectations doit représenter au moins 60 % de la superficie de l'aire d'affectation.
- Un cercle blanc indique que l'occupation peut être permise sur une superficie ne représentant pas plus de 40 % de la superficie de l'aire d'affectation. Lorsque plusieurs cercles blancs sont indiqués pour une même aire d'affectation, la somme des superficies où sont permises ces occupations ne peut représenter plus de 40 % de la superficie de l'aire d'affectation.
- ◐ Un cercle blanc hachuré indique que l'occupation peut être permise à l'intérieur de l'aire d'affectation correspondante. Aucun pourcentage de superficie minimale ou maximale n'est précisé dans ces cas.
- ⊗ Un cercle blanc contenant une croix indique que l'occupation peut être permise à l'intérieur de l'aire d'affectation correspondante, sous réserve d'une approbation préalable de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Lorsque plusieurs cercles blancs contenant une croix sont indiqués pour une même aire d'affectation, la somme des superficies où sont permises ces occupations ne peut représenter plus de 40 % de la superficie de l'aire d'affectation.

Particularités pour les aires d'affectation commerciale

Pour les aires d'affectation commerciale qui constituent

¹ Le calcul du pourcentage de la superficie des occupations permises s'effectue en fonction du découpage suivant : En considérant, à l'intérieur d'une municipalité, dans un premier temps, le découpage du territoire déterminé par l'affectation du sol et, dans un deuxième temps, en surimposant à ce découpage les limites déterminées par les aires de densité d'occupation du sol. La superficie des « autres emprises publiques » et des « parcs locaux » n'est pas incluse dans le calcul de la superficie des aires d'affectation.

des artères commerciales les particularités suivantes s'appliquent :

Pour le rez-de-chaussée des bâtiments ayant front sur l'artère commerciale s'appliquent les indications sur les aires commerciales montrées au tableau : OCCUPATIONS DU SOL PAR AIRE D'AFFECTATION. Ce qui signifie que l'occupation commerciale doit être permise sur au moins 60 % de la superficie totale des rez-de-chaussée des bâtiments ayant front sur l'artère commerciale.

Pour les parties de bâtiments autres que les rez-de-chaussée et pour les bâtiments n'ayant pas front sur l'artère commerciale les occupations indiquées au tableau sont permises sans tenir compte des restrictions sur les pourcentages minimaux et maximaux à être respectés par ces occupations.

Définition des occupations

RÉSIDENCE

L'occupation résidence comprend les immeubles destinés à des fins d'habitation.

AGRICULTURE

L'occupation agriculture comprend les immeubles destinés à des fins de culture du sol, de sylviculture et d'élevage.

COMMERCE

L'occupation commerce comprend les immeubles destinés à des fins de vente au détail de produits de toute nature, de restauration, d'hébergement, de divertissement, de services personnels, professionnels et socioculturels, d'administration publique ou privée. Les occupations commerces d'appoint sont constituées des occupations commerciales du type de celles énumérées précédemment, cependant elles ne sont destinées qu'à répondre aux besoins des populations du voisinage immédiat.

GRANDES EMPRISES PUBLIQUES

L'occupation grandes emprises publiques comprend les immeubles occupant des superficies importantes destinés à des fins d'utilités publiques. Ils comprennent, à titre non limitatif : les principales gares de triage, le port, l'aéroport de Dorval, les principaux postes d'hydroélectricité.

AUTRES EMPRISES PUBLIQUES

L'occupation autres emprises publiques comprend les immeubles destinés à des fins publiques et présentant des superficies moins importantes que les grandes emprises publiques. Ils comprennent à titre non limitatif les voies de chemin de fer, les lignes de transport d'énergie, les voies de circulation publiques.

ÉQUIPEMENTS SOCIOCULTURELS ET SPORTIFS

L'occupation équipements socioculturels et sportifs comprend les immeubles destinés à des fins d'éducation, de culture, de santé et de sport.

CIMETIÈRES

L'occupation cimetières comprend les immeubles destinés à des fins d'inhumation et de crémation.

INDUSTRIE

L'occupation industrie comprend les immeubles destinés à des fins d'extraction et de transformation de matière, de préparation, d'assemblage et de réparation de produits, d'entreposage de commerce de gros et de recherche.

Les occupations industrielles sont classées en deux types : l'industrie de classe I et l'industrie de classe II.

INDUSTRIE I

L'occupation industrie I comprend les immeubles industriels ne présentant pas un niveau de nuisance important. L'industrie agro-alimentaire constitue une sous-composante de l'industrie I, elle comprend des industries de transformation de produits agricoles et de production de denrées ou d'autres produits connexes.

INDUSTRIE II

L'occupation industrie II comprend les immeubles présentant un niveau élevé de bruit, de poussière, de chaleur et de vibrations, susceptible d'affecter de manière importante la qualité de vie du voisinage.

PARCS RÉGIONAUX

L'occupation parcs régionaux comprend les immeubles destinés à des fins de conservation ou de récréation, et qui sont sous la juridiction de la Communauté urbaine de Montréal.

Cette dernière reconnaît et autorise par ailleurs la présence des enclaves résidentielles existante à l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement sur le territoire de ces parcs. (1990, 89-15, a. 3)

RÉSERVES NATURELLES, ÎLES, BERGES

L'occupation réserves naturelles, îles, berges comprend les immeubles destinés à des fins de conservation ou de récréation, et présentant un rayonnement de niveau régional; pour ce qui concerne la délimitation précise des aires d'affectation « berge », seuls les terrains qui sont de propriété publique sont visés et montrés sur un ensemble de plans disponibles sur demande au Service de la planification du territoire.

GRANDS PARCS MUNICIPAUX

L'occupation grands parcs municipaux comprend les immeubles destinés à des fins de conservation ou de récréation et présentant un rayonnement de niveau régional, sous-régional ou de quartier. (1990, 89-15, a. 4)

PARCS LOCAUX

L'occupation parcs locaux comprend les immeubles destinés à des fins de récréation et de jardins communautaires présentant un rayonnement de niveau local.

GOLFS

L'occupation golfs comprend les immeubles destinés à la pratique du golf.

LES DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL

La carte des grandes affectations du sol et des densités d'occupation identifie en plus des aires d'affectation du sol des aires de densité d'occupation du sol. Ainsi, des coefficients d'occupation du sol (C.O.S.) ont été alloués pour les affectations du sol : habitation, commerce, industrie I et II, et mixte. Compte tenu de leur caractère extensif, la densité des affectations du sol rural, grandes emprises publiques, équipements socioculturels et sportifs, cimetières, parcs régionaux, réserves naturelles, îles, berges, grands parcs municipaux et golfs n'a pas été déterminée.

La détermination des différentes gammes de C.O.S., propres à chacune des affectations et des aires de densité d'occupation du sol, s'est faite en considération des critères suivants :

- ✧ le zonage municipal;
- ✧ la consolidation des pôles de développement : centre-ville, sous-centres, pôles commerciaux, pôles d'équipements communautaires;
- ✧ le reflet du tissu urbain existant et des intentions de développement manifestées par les municipalités;
- ✧ le caractère patrimonial;
- ✧ la recherche de l'harmonie entre des aires d'affectation différentes.

Les objectifs poursuivis par ces échelles de C.O.S. sont l'établissement de divers niveaux de densités d'occupation du sol, qui vise la hiérarchisation des pôles d'activités, et le maintien ou l'établissement d'une meilleure harmonie entre différentes affectations du sol, ainsi qu'une plus grande rentabilisation des équipements et infrastructures. (1999, 89.38, a. 3)

Cet exercice a produit les échelles de C.O.S. suivantes :

HABITATION

On retrouvera fondamentalement deux gammes de densité propres à la zone d'habitation :

- ✧ les ensembles à faible densité, dont les gammes varient entre 0,1 et 1,5; ces ensembles se regroupent essentiellement dans les secteurs excentriques de l'île;
- ✧ les ensembles de moyenne et haute densité, dont le C.O.S. maximum ne dépasse pas 4; la plupart de ces ensembles se retrouvent dans la partie centrale de l'île, de même qu'autour de certains noyaux d'équipements et d'activités localisés en banlieue;
- ✧ l'aire de haute densité située sur le flanc sud du mont Royal et dont le C.O.S. maximum est de 6.

COMMERCE

L'établissement des gammes de C.O.S. propres à l'affectation commerciale dans les municipalités autres que Montréal a suivi la même logique que celle des densités résidentielles. C'est ainsi qu'on retrouvera :

- ✧ les artères commerciales et les centres commerciaux les plus importants, dont le C.O.S. maximum ne dépasse pas 3,0;
- ✧ les centres commerciaux et les artères commerciales à rayonnement limité, dont le C.O.S. varie entre 0,5 et 1,0.

Pour ce qui touche les aires commerciales situées dans le territoire de la ville de Montréal, la détermination des C.O.S. a été faite en correspondance avec des secteurs de planification, sans égard aux différentes affectations qu'on y retrouve.

INDUSTRIE

L'ensemble de C.O.S. proposés pour l'activité industrielle relève essentiellement la situation existante.

Dans les extrémités de l'île, on retrouve les densités les plus faibles qui permettent un type d'implantation caractéristique des nouveaux parcs industriels, s'harmonisant bien avec les espaces résidentiels avoisinants à faible densité. Dans la partie sud-ouest du territoire, près du canal de Lachine, les densités prescrites pour les zones industrielles sont plus élevées.

Comme dans le cas des aires de commerce situées dans le territoire de la ville de Montréal, aucune densité d'occupation n'a été attribuée exclusivement aux zones industrielles situées dans Montréal; la détermination des C.O.S. a plutôt été faite par secteurs de planification, sans égard aux différentes affectations qu'on y retrouve.

MIXTE

En conformité avec l'objectif de hiérarchisation des pôles d'activités, la Communauté a retenu deux échelles de densité d'occupation du sol applicables aux aires d'activités mixtes :

- ✧ le centre-ville de Montréal, avec une gamme s'étendant de 2,0 à 10,0, qui demeure le premier noyau où se regroupent les activités de commerce de détail et de tertiaire de bureau, et qui constitue le pôle majeur pour la consolidation des équipements socio-culturels à rayonnement métropolitain;
- ✧ les sous-centres d'Anjou, de Saint-Laurent et de Pointe-Claire, dont le C.O.S. maximum ne doit pas dépasser 3,0; bien situés géographiquement aux extrémités de l'île et dans la zone centrale, facilement accessibles, ces sous-centres devraient regrouper une gamme d'équipements socioculturels et de loisirs pouvant servir de cadre d'animation au bassin de population avoisinant; il serait souhaitable de retrouver dans ces sous-centres, en plus des équipements tertiaires et commerciaux existants, des secteurs affectés à l'habitation de moyenne et haute densité.

On retrouve à la note explicative jointe au dossier cartographique et intitulée « Méthodologie » les balises pour la détermination des densités d'occupation du sol, y compris une méthodologie de calcul de la moyenne des C.O.S. minimaux et de la moyenne des C.O.S. maximaux. (1999, 89-38, a. 3)

Quant aux règlements d'urbanisme municipaux, les prescriptions en matière de densité devront être déterminées de façon à ce que les objectifs poursuivis par le schéma d'aménagement énumérés plus haut soient respectés, en suivant la méthodologie exposée dans la note explicative prévue aux alinéas suivants. (1999, 89-38, a. 3)

Note explicative : Méthodologie (1999, 89-38, a. 3)

Les densités d'occupation du sol dans le cadre du schéma s'expriment en termes de coefficients d'occupation du sol (C.O.S.). La carte des grandes affectations du sol précise pour chacune des aires de densité les C.O.S. dont devront tenir compte les règlements d'urbanisme municipaux, pour respecter les objectifs poursuivis par le schéma en la matière.

Le C.O.S. se définit comme le rapport entre la superficie totale de plancher hors-terre d'un bâtiment et la superficie totale du terrain sur lequel est érigé ce bâtiment.

Les règlements d'urbanisme des municipalités devront tenir compte des balises suivantes, à savoir qu'ils devront comprendre, pour chacune des divisions du territoire inscrites sur leur plan d'affectation et, sur leur plan de zonage, le C.O.S. minimum et le C.O.S. maximum autorisés.¹

La moyenne des C.O.S. minimums² et la moyenne des C.O.S. maximums³ des divisions du territoire inscrites sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage d'une municipalité comprises à l'intérieur d'une aire de densité du schéma devront être comprises à l'intérieur de la gamme de C.O.S. déterminés pour cette aire de densité à la carte des grandes affectations du sol du schéma.

¹ Pour cette fin, seuls sont considérés les C.O.S. des occupations du sol et des usages correspondant aux occupations résidence, commerce et industrie définis au schéma. La municipalité doit fournir le C.O.S. minimum et le C.O.S. maximum pour une aire d'affectation et pour une zone, lorsqu'au moins une de ces occupations du sol ou un de ces usages est permis.

² La méthode de calcul de la moyenne des C.O.S. minimums et de la moyenne des C.O.S. maximums est précisée à la fin de la présente note explicative.

³ Voir la note 2 ci-dessus.

PRÉCISIONS SUR LA MÉTHODE DE CALCUL DE LA MOYENNE DES C.O.S. MINIMUMS ET LA MOYENNE DES C.O.S. MAXIMUMS

Le calcul de la moyenne des C.O.S. minimums et de la moyenne des C.O.S. maximums, pour fins de conformité, s'effectuera de la façon suivante.

Moyenne des C.O.S. minimums (min.) :

La moyenne des C.O.S. minimums des divisions du territoire inscrites sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage d'une municipalité comprises à l'intérieur d'une aire de densité du schéma se calcule de la façon suivante :

$$\text{Moyenne C.O.S. min.} = \frac{(\text{C.O.S. min.}_1) \text{SZ}_1}{\text{SA}} + \frac{(\text{C.O.S. min.}_2) \text{SZ}_2}{\text{SA}} + \dots + \frac{(\text{C.O.S. min.}_n) \text{SZ}_n}{\text{SA}}$$

Moyenne des C.O.S. maximums (max.) :

La moyenne des C.O.S. maximums des divisions du territoire inscrites sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage d'une municipalité comprises à l'intérieur d'une aire de densité du schéma se calcule de la façon suivante :

$$\text{Moyenne C.O.S. max.} = \frac{(\text{C.O.S. max.}_1) \text{SZ}_1}{\text{SA}} + \frac{(\text{C.O.S. max.}_2) \text{SZ}_2}{\text{SA}} + \dots + \frac{(\text{C.O.S. max.}_n) \text{SZ}_n}{\text{SA}}$$

où :

1, 2, ..., n = divisions du territoire inscrites sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage comprises à l'intérieur d'une aire de densité où au moins une occupation du sol et un usage correspondant aux occupations résidence, commerce et industrie au schéma est permis. Une aire de densité peut comprendre 1, 2, ou n divisions.

C.O.S. minimum = C.O.S. minimum prescrit par le plan d'urbanisme et par le règlement de zonage d'une municipalité pour une division du territoire donnée inscrite sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage à l'intérieur d'une aire de densité du

schéma. Pour ces fins, seuls sont considérés les C.O.S. déterminés pour les occupations du sol et les usages correspondant aux occupations résidence, commerce et industrie définies au schéma.

C.O.S. maximum = C.O.S. maximum prescrit par le plan d'urbanisme et par le règlement de zonage d'une municipalité pour une division du territoire donnée inscrite sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage à l'intérieur d'une aire de densité du schéma. Pour ces fins, seuls sont considérés les C.O.S. déterminés pour les occupations du sol et les usages correspondant aux occupations résidence, commerce et industrie définies au schéma.

SZ = Superficie brute d'une division du territoire donnée inscrite sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage.

SA = Superficie totale d'une aire de densité du schéma inscrite sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage compris à l'intérieur d'une aire de densité où au moins une occupation du sol et un usage correspondant aux occupations résidence, commerce et industrie définies au schéma est permis. La superficie des autres divisions du territoire inscrites sur le plan d'affectation et sur le plan de zonage n'est pas considérée.

Note : Pour fins d'interprétation de la carte montrant les aires de densité d'occupation du sol, il est prévu que les limites des aires de densité d'occupation du sol peuvent varier dans une marge ne dépassant pas 15 mètres de part et d'autre des limites montrées sur la carte.

EXEMPLE DE CALCUL DE LA MOYENNE DES C.O.S. MINIMUMS ET DES C.O.S. MAXIMUMS

Une aire de densité d'occupation du sol au schéma d'aménagement se subdivise en 4 aires d'affectations ou

4 zones à l'intérieur, respectivement, du plan d'affectation municipal ou du plan de zonage municipal.

Schéma d'aménagement **Affectation municipale ou zonage municipal**



Les informations comprises à l'intérieur du tableau suivant nous permettent d'effectuer le calcul de la moyenne des C.O.S. :

Affectation municipale ou zonage municipal	Occupation du sol ou usage permis / C.O.S.	C.O.S. minimum et maximum / Aire d'affectation ou zone ¹	Superficie de l'aire d'affectation ou de la zone : SZ
Rb ₁	Duplex isolé et jumelé : 0,5 à 1	0,5 - 1	4 hectares
Rc ₁	Parc : - Immeuble à logements multiples, 4 étages : 1 à 2	1 - 2	2 hectares
Cb ₁	Centre d'achats : 0,25 à 0,5 Immeuble à logements multiples, maximum 6 étages : 1 à 3,0 Équipements publics : 2 à 4	0,25 - 3,0 ²	1 hectare
Pa ₁	Parcs : - Équipements récréatifs : 0,5 à 1,0	— ³	— ³

La superficie totale de l'aire SA pour les fins de calcul est égale à 4 + 2 + 1 = 7 hectares.

¹ Les C.O.S. des occupations du sol ou des usages correspondant à des occupations ou usages autres que la résidence, le commerce et l'industrie, ne sont pas considérés pour cette fin.

² Conformément à la remarque 1, le C.O.S. des équipements publics n'est pas considéré pour cette fin.

³ Lorsqu'aucune affectation ou usage correspondant aux occupations commerce, industrie et résidence est permis, cette aire d'affectation ou zone n'est pas considérée pour les fins de calcul des C.O.S. moyens.

Le calcul de la moyenne des C.O.S. minimums et de la moyenne des C.O.S. maximums s'effectue de la façon suivante :

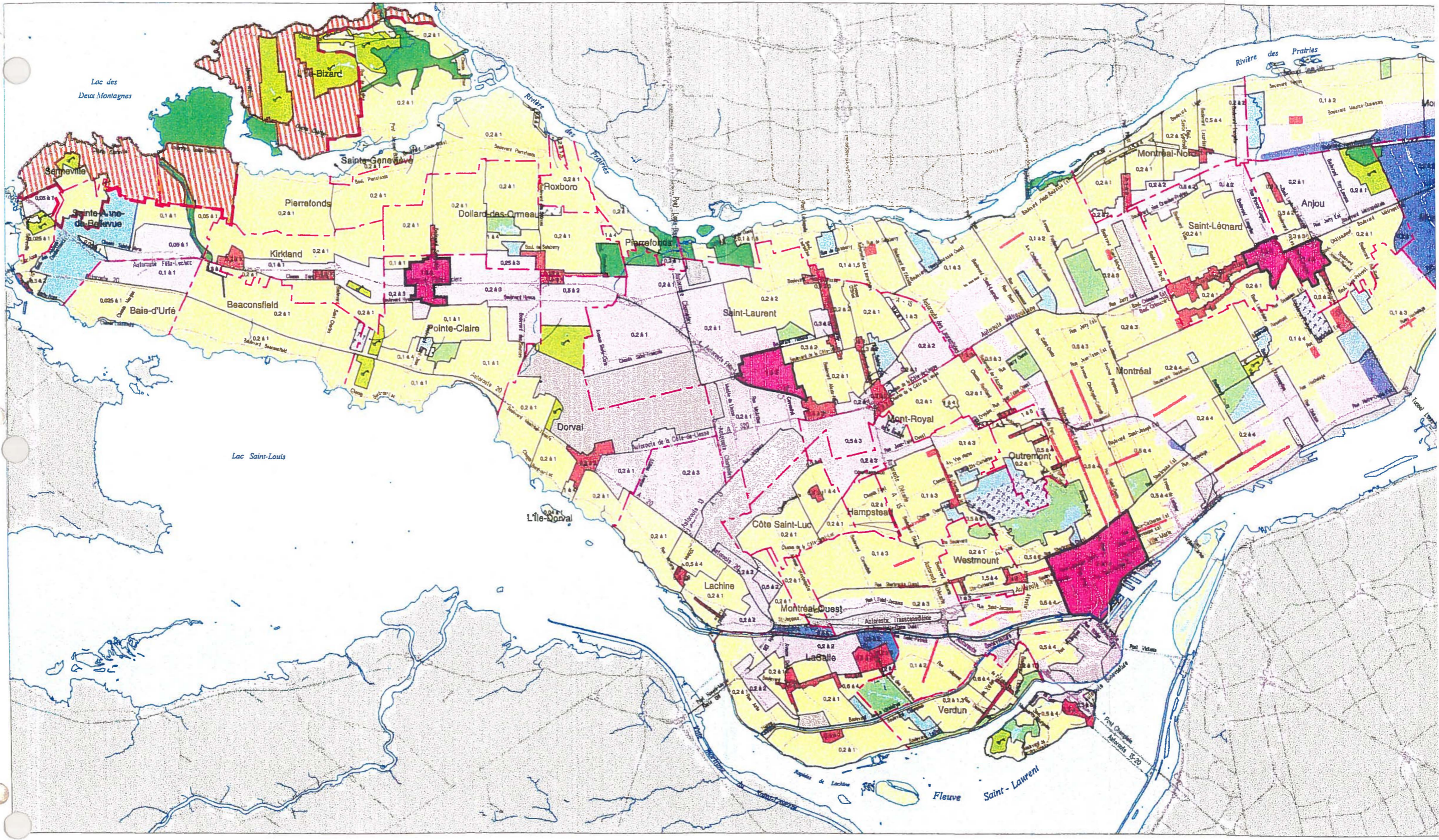
Calcul de la moyenne des C.O.S. minimums

$$\begin{aligned} \text{Moyenne C.O.S. min.} &= \\ & (\text{C.O.S. min.}_1) \frac{SZ_1}{SA} + (\text{C.O.S. min.}_2) \frac{SZ_2}{SA} + \dots + (\text{C.O.S. min.}_n) \frac{SZ_n}{SA} \\ &= (0,5) \frac{4}{7} + (1) \frac{2}{7} + (0,25) \frac{1}{7} \\ &= 0,28 + 0,28 + 0,03 \\ &= 0,59 \end{aligned}$$

Calcul de la moyenne des C.O.S. maximums

$$\begin{aligned} \text{Moyenne C.O.S. max.} &= \\ & (\text{C.O.S. max.}_1) \frac{SZ_1}{SA} + (\text{C.O.S. max.}_2) \frac{SZ_2}{SA} + \dots + (\text{C.O.S. max.}_n) \frac{SZ_n}{SA} \\ &= (1) \frac{4}{7} + (2) \frac{2}{7} + (3) \frac{1}{7} \\ &= 0,57 + 0,57 + 0,43 \\ &= 1,57 \end{aligned}$$

La moyenne des C.O.S. minimums (0,59) et la moyenne des C.O.S. maximums (1,57) des aires d'affectation municipales ou des zones municipales s'inscrivent à l'intérieur des valeurs précisées au schéma pour cette aire de densité.



ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

La carte de l'activité industrielle définit les principales orientations des zones industrielles de la Communauté. L'identification de ces zones et la classification proposée sont présentées ici, à titre indicatif, afin que toute municipalité puisse s'y référer au besoin.

- ✧ Les zones de maintien de la vocation actuelle : cette orientation vise le maintien de la vocation industrielle actuelle à l'intérieur de zones qui ne présentent pas de problèmes particuliers quant au type d'activité industrielle qu'on y retrouve. Ces zones se localisent à l'intérieur de la zone centrale, principalement dans les secteurs Saint-Laurent-Chabanel, Royalmount, et le long du canal de Lachine.
- ✧ Les zones à vocation de haute technologie : cette orientation vise à privilégier le développement d'activités industrielles de haute technologie à l'intérieur de secteurs donnés. Le développement de certaines de ces zones, comme la Cité scientifique de la Ville de Montréal à l'intérieur du secteur Royalmount, est déjà tourné vers la haute technologie. Pour les autres zones à l'intérieur du secteur Ville-Marie-Île-des-Sœurs, leurs caractéristiques particulières comme la proximité du centre-ville, la proximité d'une main-d'œuvre et de services hautement spécialisés, appellent une vocation dans ce sens.
- ✧ La zone à vocation de parc scientifique : cette orientation vise à encourager le développement d'un parc de recherche scientifique sur le territoire de la Communauté. L'emplacement proposé, aux abords de l'aéroport de Dorval, répond aux critères d'implantation d'un tel espace. Le site s'inscrit à l'intérieur d'un environnement industriel dynamique et moderne où l'on retrouve déjà de nombreux centres de recherches, il est bien pourvu en infrastructures de transports et de communication, dont principalement l'aéroport de Dorval, et présente des espaces suffisants pour assurer son expansion.
- ✧ La zone à vocation industrialo-portuaire : cette orientation vise à réserver, à proximité des infrastructures portuaires, des espaces suffisants pour l'implantation d'activités industrielles reliées à la fonction portuaire.
- ✧ Les zones à revitaliser : cette orientation vise à favoriser la revitalisation des espaces industriels vétustes. Ces zones sont principalement localisées à l'intérieur de la zone centrale de la Communauté le long du ca-

nal de Lachine et à la périphérie du plateau Mont-Royal. Les interventions à l'intérieur de ces espaces vétustes pourraient consister à rénover les bâtiments, à améliorer les infrastructures et les services existants, et à libérer des espaces afin d'accueillir les nouvelles implantations industrielles et favoriser l'expansion d'entreprises existantes.

Quant aux zones de « forte croissance » et « d'expansion à moyen et long terme », elles n'ont aucunement la prétention de qualifier l'avenir réservé aux zones ainsi identifiées, mais visent plutôt à évoquer la situation présente.

MILIEU PATRIMONIAL ET NATUREL

Nous avons identifié sur cette carte :

1. Les secteurs à valeur patrimoniale et les aires de mise en valeur d'éléments patrimoniaux et les sites et monuments classés possédant une aire de protection.
2. Les éléments du milieu naturel, c'est-à-dire les parcs régionaux, les berges, les îles, l'Arboretum Morgan, les bois, les ruisseaux, les couloirs fluviaux du Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, ainsi que les cavernes de Saint-Léonard.

Le milieu patrimonial

LES TERRITOIRES

Au chapitre précédent qui traite des grandes orientations d'aménagement, le patrimoine fait l'objet d'une intention particulière, tant dans les secteurs excentriques que dans la zone centrale : protéger et mettre en valeur le patrimoine inscrit dans « les secteurs à valeur patrimoniale » et dans « les aires de mise en valeur d'éléments patrimoniaux ».

Cette intention se traduit par les objectifs d'aménagement suivants :

- ✎ dans le cadre des secteurs patrimoniaux : préserver le bâti traditionnel le plus typique et le plus représentatif. Favoriser l'insertion harmonieuse des bâtiments contemporains dans les milieux. Protéger les paysages. Préserver les caractéristiques d'ensemble du milieu bâti. Conserver les caractéristiques de la trame urbaine.
- ✎ dans le cadre des aires de mise en valeur d'éléments patrimoniaux : favoriser la conservation des bâtiments traditionnels et l'insertion harmonieuse des bâtiments contemporains. Préserver l'intégrité des rues et perspectives et conserver les caractéristiques de la trame urbaine.

L'approche réglementaire

Au niveau municipal, ces objectifs particuliers peuvent être introduits dans les règlements de zonage, de lotissement et de construction.

Ainsi, les constructions nouvelles et les modifications aux constructions existantes pourraient tenir compte :

- ✎ de la hauteur et de l'alignement des bâtiments environnants;
- ✎ de la continuité des façades;
- ✎ du volume et du pourcentage d'implantation au sol;
- ✎ des matériaux de revêtement.

Les éléments du paysage qui pourraient être réglementés sont :

- ✎ la végétation (type, densité, localisation);
- ✎ les enseignes (matériaux, dimensions, emplacement);
- ✎ la dimension des lots;
- ✎ le tracé et la dimension des rues et des chemins.

L'approche concertée

Cette préoccupation réglementaire aurait avantage à être complétée par une approche plus dynamique où les citoyens et les élus municipaux regroupés dans un « comité consultatif » pourraient étudier et orienter la transformation physique de leur milieu en y introduisant des nuances plus subtiles, ce que la réglementation normative ne saurait faire.

Toute municipalité qui désire se doter d'un tel organisme peut, conformément à la Loi sur les biens culturels, créer par règlement du conseil municipal un comité pour exercer les fonctions déterminées par la Loi.

LES ÉLÉMENTS PONCTUELS

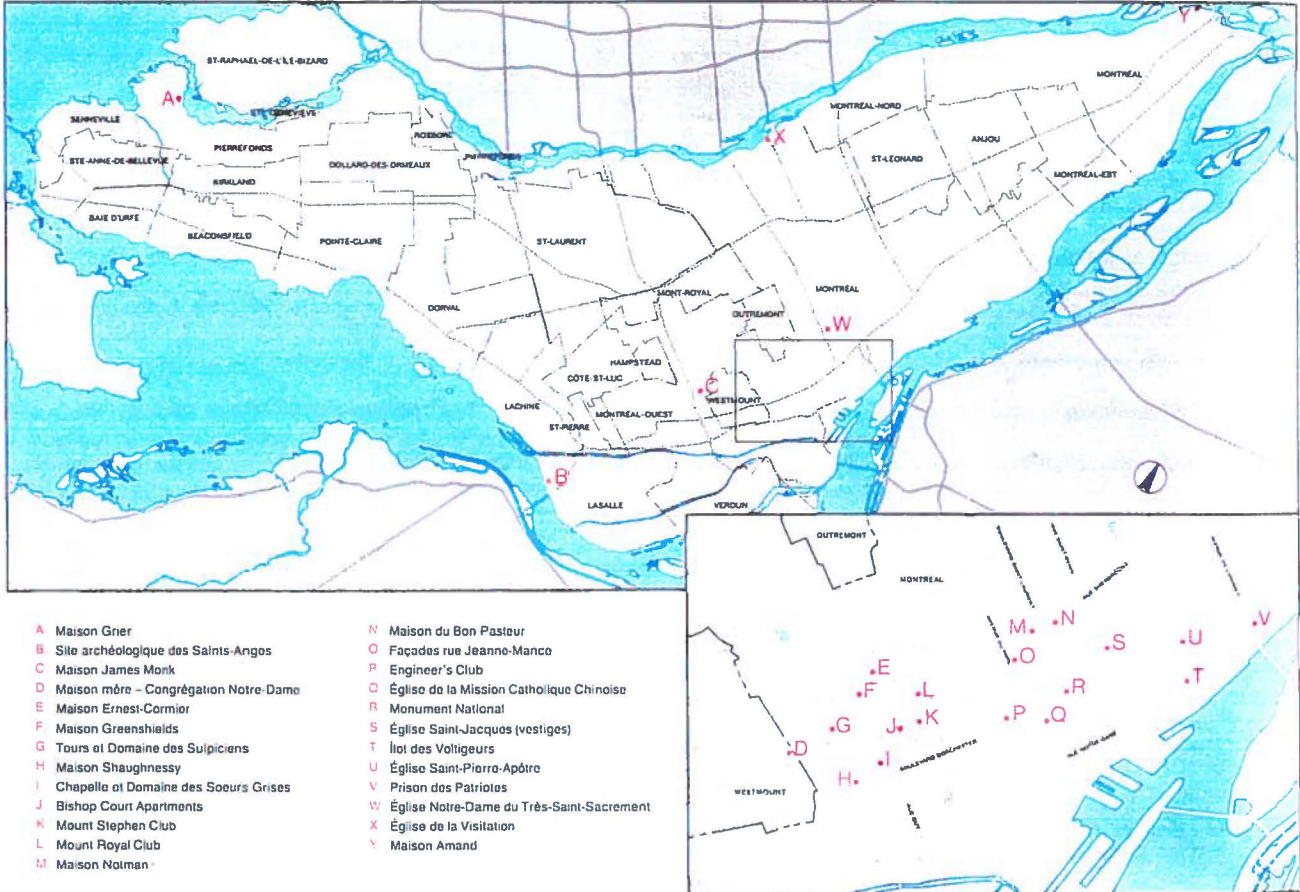
L'autre grande orientation concernant le patrimoine de la Communauté veut que soit reconnue « l'importance d'éléments patrimoniaux ponctuels de grande valeur » et que soit favorisée « leur conservation ».

Cette reconnaissance a conduit à l'identification cartographique de sites historiques et archéologiques ainsi que de monuments historiques classés possédant une aire de protection (réf. Loi sur les biens culturels).¹

¹ Liste des sites et monuments classés ou reconnus — plans des aires de protection des arrondissements et des sites classés, sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, ministère des Affaires culturelles, février 1986.

On peut retrouver ces éléments sur la carte à la page suivante.

SITES ET MONUMENTS CLASSÉS



Il faut préciser que le territoire de la Communauté comprend également un grand nombre de bâtiments reconnus et de bâtiments classés ne possédant pas d'aire de protection. Ces derniers n'ont pas été pointés sur la carte ci-dessus.

On peut retrouver les monuments et sites classés par le Ministre des Affaires culturelles dans cette vaste recherche que constituent les ouvrages publiés par la Communauté depuis quelques années sous le titre « Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal ».

Ces précieux documents permettent aujourd'hui à la Communauté de franchir un pas de plus dans la recon-

naissance et la conservation de son patrimoine; elle veut instaurer une procédure d'avis portant sur toute demande de permis de démolition d'un bâtiment inscrit dans son répertoire.

Ladite procédure d'avis pourrait ne pas s'exercer sur le territoire d'une municipalité tant que celle-ci disposera d'une procédure d'avis similaire et continuera de l'appliquer.

Le milieu naturel

Au chapitre précédent qui traite des grandes orientations d'aménagement, le milieu naturel fait l'objet d'une intention particulière : protéger et mettre en valeur les élé-

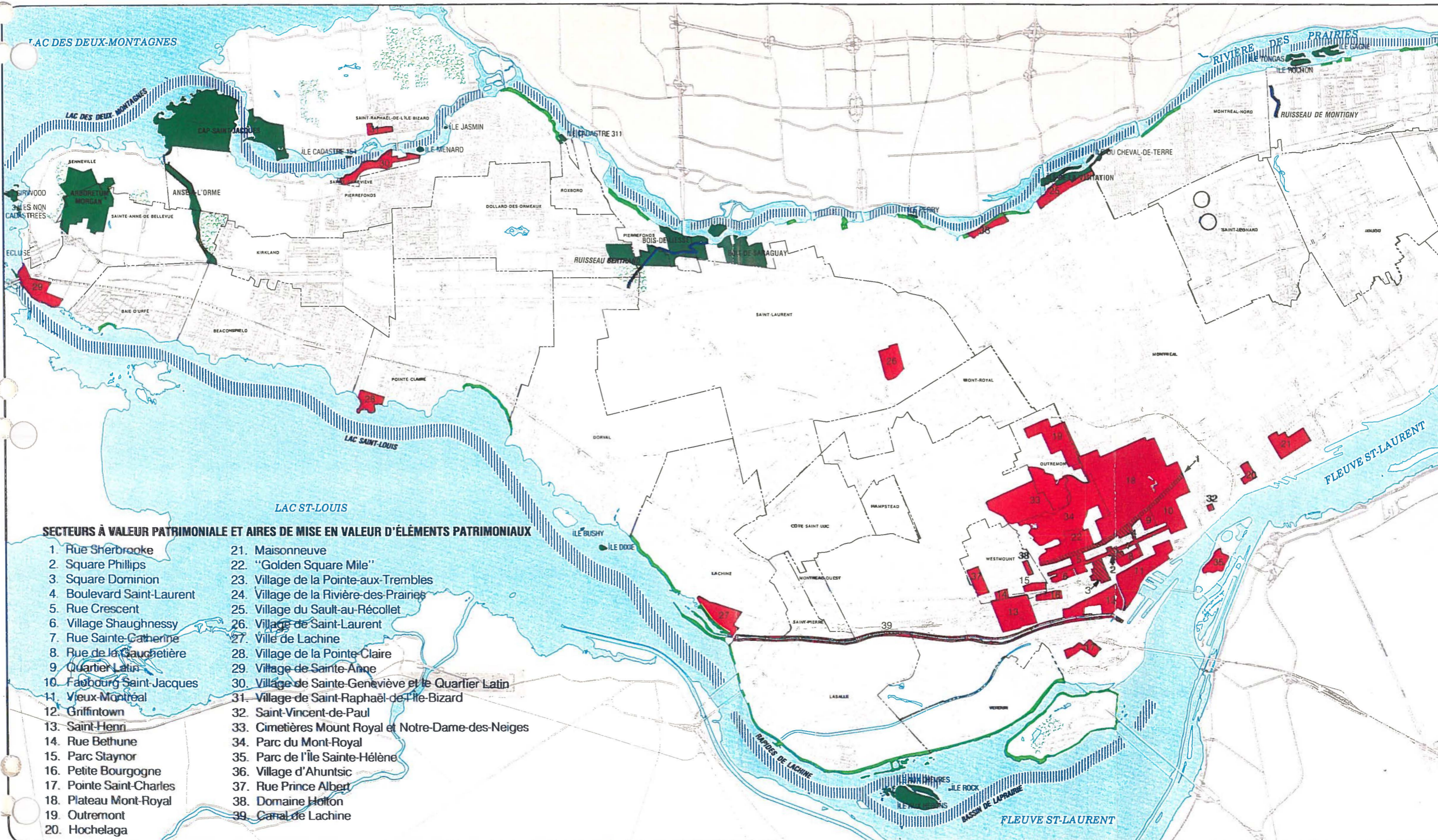
ments du milieu naturel possédant un important potentiel écologique ou récréatif.

Il faut comprendre que cette grande orientation s'applique dans la mesure où les intervenants s'entendent pour acquérir, conserver ou aménager ces espaces.

Lorsqu'il y a intention de prise en charge par un niveau de gouvernement, la carte des grandes affectations du sol s'empresse de la refléter en accordant une affectation « réserves naturelles, îles, berges » à ces éléments du milieu naturel. Cette affectation fait elle-même l'objet de certaines dispositions (voir texte d'accompagnement de la carte des grandes affectations du sol et densités d'occupation).

Plusieurs bois de grande valeur écologique n'ont pas pu se voir attribuer une affectation « réserves naturelles, îles, berges » mais demeurent malgré tout à titre indicatif sur la carte du milieu patrimonial et naturel en tant qu'espaces ayant une valeur écologique établie.

Enfin, les municipalités concernées désireuses d'en préserver au moins l'intérêt esthétique pourraient se doter de règlements de zonage afin de régir ou de restreindre l'abattage des arbres. Aussi, pourraient-elles se servir de la règle du dix pour cent pour conserver intactes les parties les plus exceptionnelles des bois qui contribuent au charme et à l'originalité de leur milieu.



SECTEURS À VALEUR PATRIMONIALE ET AIRES DE MISE EN VALEUR D'ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. Rue Sherbrooke | 21. Maisonneuve |
| 2. Square Phillips | 22. "Golden Square Mile" |
| 3. Square Dominion | 23. Village de la Pointe-aux-Trembles |
| 4. Boulevard Saint-Laurent | 24. Village de la Rivière-des-Prairies |
| 5. Rue Crescent | 25. Village du Sault-au-Récollet |
| 6. Village Shaughnessy | 26. Village de Saint-Laurent |
| 7. Rue Sainte-Catherine | 27. Ville de Lachine |
| 8. Rue de la Gauchetière | 28. Village de la Pointe Claire |
| 9. Quartier Latin | 29. Village de Sainte-Anne |
| 10. Faubourg Saint-Jacques | 30. Village de Sainte-Geneviève et le Quartier Latin |
| 11. Vieux-Montréal | 31. Village de Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard |
| 12. Griffintown | 32. Saint-Vincent-de-Paul |
| 13. Saint-Henri | 33. Cimetières Mount Royal et Notre-Dame-des-Neiges |
| 14. Rue Bethune | 34. Parc du Mont-Royal |
| 15. Parc Staynor | 35. Parc de l'Île Sainte-Hélène |
| 16. Petite Bourgogne | 36. Village d'Ahuntsic |
| 17. Pointe Saint-Charles | 37. Rue Prince Albert |
| 18. Plateau Mont-Royal | 38. Domaine Holton |
| 19. Outremont | 39. Canal de Lachine |
| 20. Hochelaga | |

N.B. Cette carte n'a pas été refaite. Elle a été corrigée tant différents règlements d'amendement au schéma d'aménagement. Il faut consulter le texte des règlements d'amendement.

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Cette carte illustre l'ensemble des lignes de transport collectif rapide existant, ainsi que les tronçons projetés que la Communauté urbaine a retenus dans le but d'améliorer l'accessibilité et d'optimiser l'exploitation du réseau existant; d'autres lignes sont également considérées pour étude ultérieure.

Le réseau existant se compose des éléments suivants :

- ✧ ligne 1 du métro souterrain, desservant d'ouest en est la partie sud du territoire, avec 27 stations, dont deux de correspondance;
- ✧ ligne 2 du métro souterrain, desservant du nord au sud les parties centrale et centre-ouest du territoire, avec 27 stations, dont quatre de correspondance;
- ✧ ligne 3 du train de banlieue, desservant le nord-ouest du territoire, depuis le centre-ville jusqu'à Deux-Montagnes, avec 8 stations sur le territoire;
- ✧ ligne 4 du métro souterrain, reliant la rive-sud au centre-ville, en passant sous le fleuve Saint-Laurent, avec 3 stations, dont une de correspondance;
- ✧ ligne 5 du métro souterrain présentement en voie de parachèvement qui desservira en 1987 d'ouest en est la partie centre du territoire, avec 12 stations, dont deux de correspondance;
- ✧ ligne de train de banlieue de Rigaud, desservant la partie ouest du territoire, depuis le centre-ville jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue et au-delà du territoire de la Communauté, avec 13 stations dont une de correspondance.

Les tronçons projetés sont :

- ✧ la ligne 2 ouest du métro souterrain, depuis la station du Collège à Saint-Laurent, jusqu'à la station Bois-Franc en correspondance avec la ligne de Deux-Montagnes; ce tronçon comprendra 3 stations additionnelles, incluant la station de correspondance Bois-Franc; la station Côte-Vertu est présentement en construction;
- ✧ la ligne 5 du métro souterrain depuis la station Saint-Michel jusqu'au sous-centre proposé à Anjou; ce tronçon comprendra 5 nouvelles stations, dont une de correspondance;
- ✧ la ligne 7 du métro souterrain qui, construite dans l'axe du boulevard Pie-IX, desservira du sud au nord la partie centre-est du territoire, en se prolongeant en

suite vers l'est dans le territoire de Montréal-Nord, jusqu'à la limite de Rivière-des-Prairies; cette nouvelle ligne comprendra 13 stations, dont deux en correspondance avec les lignes 1 et 5 du métro.

Les lignes à l'étude sont :

- ✧ la ligne 6 du métro de surface, depuis la station du Collège sur la ligne 2, jusqu'au territoire de Pointe-aux-Trembles;
- ✧ la ligne 8 (en surface), depuis la station Radisson sur la ligne 1, jusqu'au territoire de Pointe-aux-Trembles;
- ✧ la ligne 10 (en surface), depuis la station Vendôme sur la ligne 2 ouest, jusque dans le territoire de Lachine;
- ✧ la ligne 11 (en surface), depuis la station Angrignon sur la ligne 1, jusque dans le territoire de LaSalle.

La Communauté a élaboré un projet de modernisation de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes; l'objectif est de mettre en place une infrastructure et un matériel roulant modernes et offrant la possibilité d'un service plus rapide et confortable; il est également question que cette ligne soit utilisée pour une desserte rapide entre le centre-ville et l'aéroport international de Mirabel.

Une Commission parlementaire du ministère des Transports du Québec est prévue pour le début de 1987 afin d'étudier toute la question des orientations futures en termes de transport en commun, les prolongements du réseau de métro souterrain, la modernisation des lignes de trains de banlieue, de même que l'addition de nouvelles lignes de métro souterrain, de surface ou léger sur rail.

Par ailleurs, la Communauté favorise également la mise en place de lignes d'autobus express (métrobus) dans les secteurs excentriques du territoire; ces circuits se rabattraient sur les stations de métro en empruntant des voies réservées aménagées dans l'emprise d'artères principales existantes ou proposées telles que :

- ✧ les boulevards de Salaberry et Henri-Bourassa dans le nord-ouest du territoire;
- ✧ les boulevards Saint-Charles et Saint-Jean, dans la partie ouest de l'île;
- ✧ le boulevard Maurice-Duplessis, dans le quartier Rivière-des-Prairies;
- ✧ la rue Sherbrooke, dans le quartier Pointe-aux-Trembles et l'ensemble de la partie est de l'île.



RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

- MÉTRO EXISTANT
- MÉTRO EN CONSTRUCTION
- MÉTRO PROJETÉ
- LIGNES À L'ÉTUDE
- TRAIN DE BANLIEUE EXISTANT
- STATIONS PROJÉTÉES
- STATIONS DE CORRESPONDANCE
- STATIONS DE CORRESPONDANCE PROJÉTÉES
- NUMÉROTATION DE LIGNES

PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION

Sur cette carte est identifié le grand réseau de voirie de la Communauté; ce réseau est composé des éléments suivants : les autoroutes, les artères principales et la voie panoramique. Ce réseau a été établi selon un ensemble de critères de sélection, en conformité avec les orientations générales visées par la Communauté.

Les municipalités doivent prévoir, dans leurs documents d'urbanisme, la reproduction du réseau des principales voies de circulation, aussi bien les tronçons existants que les raccords et prolongements illustrés; à cet effet, une liste détaillée des tronçons existants et projetés par municipalité est disponible sur demande au Service de la planification du territoire.

Les municipalités devront également se conformer aux normes générales et minimales d'aménagement retenues au chapitre 8 dans le document complémentaire accompagnant le schéma d'aménagement.

- ✎ Réseau autoroutier : le ministère des Transports du Québec a l'entière juridiction en ce qui touche la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau autoroutier du territoire de la Communauté; le M.T.Q. devrait toutefois continuer de coordonner ses projets et intentions avec la Communauté urbaine et les municipalités impliquées.

Actuellement, le réseau autoroutier dessert assez adéquatement le territoire, et répond à l'ensemble des besoins en déplacements de la population; toutefois, dans le but de rencontrer les objectifs généraux qu'elle s'est fixés, et dans le but également d'optimiser l'efficacité et le niveau de service du réseau d'artères et d'autoroutes, la Communauté retient, dans le cadre de son schéma d'aménagement, les prolongements autoroutiers suivants, tels que montrés à la carte :

- retrait (1988, 89-3, a. 1.1);
 - autoroute Ville-Marie, en prolongement du boulevard Ville-Marie prévu, depuis le carrefour Dickson/Notre-Dame, jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 25.
- ✎ Réseau d'artères principales : dans l'ensemble, le réseau existant répond adéquatement aux besoins de déplacements de transit, à l'exception d'un certain

nombre de liens manquants, particulièrement dans les secteurs excentriques de l'ouest et de l'est.

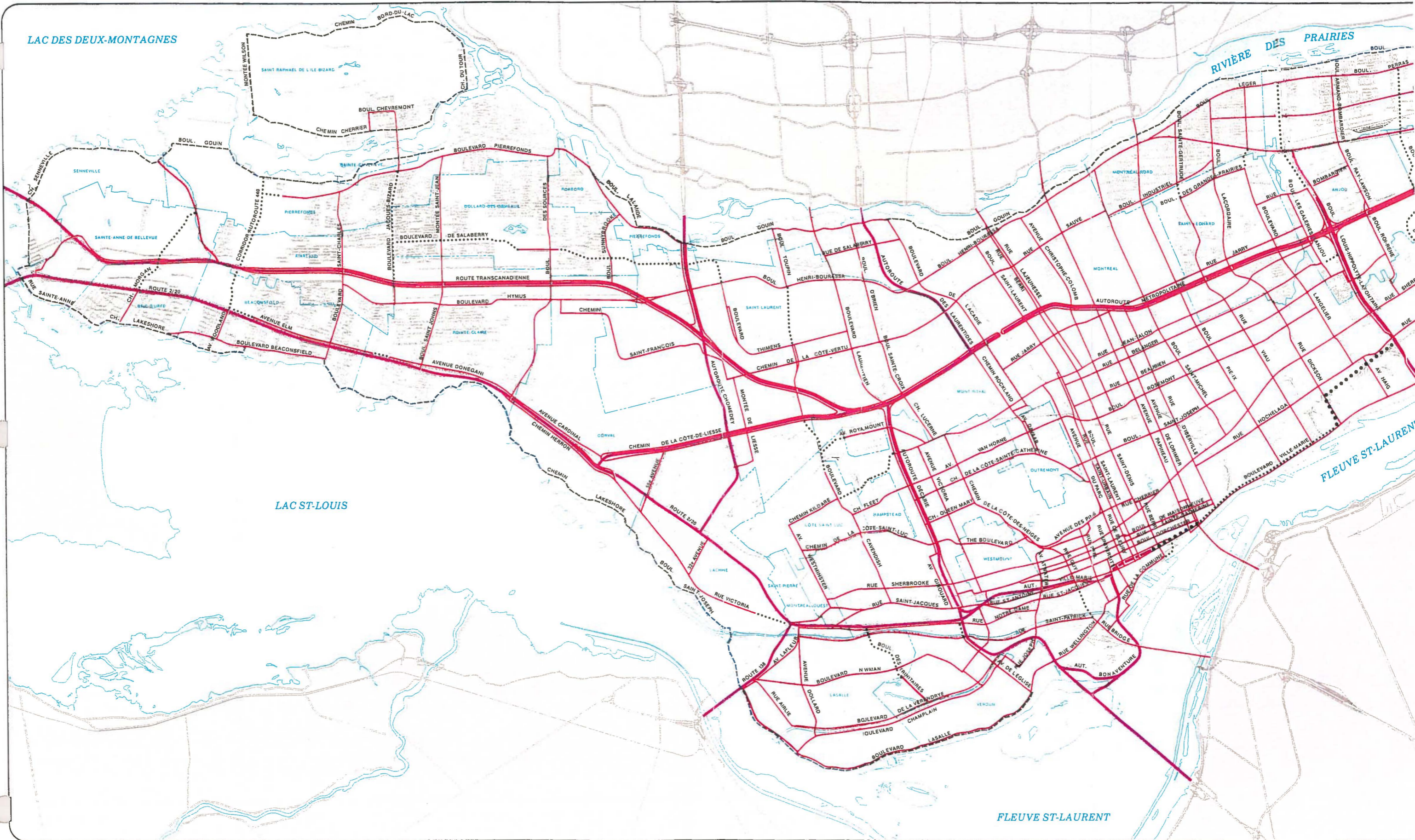
Afin de rencontrer les objectifs généraux qu'elle a établis, et de corriger certaines lacunes du réseau existant, la Communauté propose les raccords et prolongements suivants :

- boulevard Morgan (Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue);
- corridor de l'autoroute 440;
- corridor Jacques-Bizard;
- raccords Golf/Elm/Donégani;
- boulevard de Salaberry (2 tronçons);
- boulevard Cavendish (2 tronçons);
- raccord Kildare/Jean-Talon;
- raccord Victoria/Notre-Dame;
- boulevard des Trinitaires;
- prolongement de l'avenue de l'Église;
- raccord Guy/Bridge;
- prolongement, en boulevard urbain, de l'autoroute Ville-Marie;
- raccord Amherst/de la Commune;
- raccord Viau/Sainte-Gertrude;
- prolongement du boulevard Langelier;
- retrait (1988, 89-7, a. 1);
- prolongement de l'autoroute 25 en boulevard urbain d'un point à la rue Bombardier jusqu'au boulevard Perras; retrait et ajout (1988, 89-3, a. 1.2);
- boulevard Bourget;
- boulevard Perras;
- boulevard Maurice-Duplessis;
- prolongement de l'avenue Marien;
- rue Bélanger (Anjou).

✧ Voie panoramique : en conformité avec ses objectifs généraux de mise en valeur des plans d'eau, la Communauté urbaine propose l'établissement d'un circuit de voies panoramiques aménagées dans le voisinage des plans d'eau entourant le territoire, selon les normes précisées dans le document complémentaire.

Ce réseau de voies panoramiques s'articule autour des éléments suivants :

- pour la rivière des Prairies : le boulevard Gouin, depuis le Cap-Saint-Jacques jusqu'à l'extrémité est de l'île, et le chemin du tour de l'île Bizard;
- pour le lac des Deux-Montagnes : le chemin Senneville, et le chemin du tour de l'île Bizard;
- pour le lac Saint-Louis : la rue Sainte-Anne, le chemin Lakeshore et le boulevard Saint-Joseph;
- pour le fleuve Saint-Laurent, y compris les rapides de Lachine : le boulevard LaSalle jusqu'en face de l'Île-des-Sœurs.



N.B. Cette carte n'a pas été refaite
 les différents règlements d'urbanisme, il faut consulter le 1

L'ÉVALUATION DES COÛTS DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

En vertu des dispositions de l'article 7 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le schéma d'aménagement doit être accompagné d'un document indiquant les coûts approximatifs des divers équipements et infrastructures intermunicipaux qui sont proposés dans le schéma.

Le présent document révèle la présentation des coûts approximatifs de mise en place de certains équipements et infrastructures proposés dans la version définitive du schéma d'aménagement, et constitue essentiellement une révision intégrale de l'évaluation des coûts du schéma d'aménagement qui accompagnait la proposition préliminaire adoptée le 25 avril 1984 par le Conseil de la Communauté urbaine.

Cette révision a été effectuée en tenant compte de la progression de certains travaux déjà entrepris, de nouvelles estimations résultant de modifications aux travaux prévus dans certains cas, de l'augmentation inévitable des coûts due à l'inflation, et finalement de certaines orientations d'aménagement adoptées ou modifiées depuis l'adoption de la proposition préliminaire en 1984.

Les estimations de coûts ci-après présentées couvrent les dépenses en immobilisation, l'aménagement des sites, la mise en place des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des terrains requis, de même que les frais financiers. D'autres incidences, telles que les coûts d'exploitation et d'entretien, n'ont pas été prises en compte.

Ces estimations sont soumises sans égard à l'organisme ou à l'autorité gouvernementale à qui incombe la responsabilité financière des travaux à réaliser, et font abstraction de toutes subventions ou participations établies en vertu de programmes en vigueur ou à venir.

Transport en commun

Le coût total des tronçons et prolongements proposés dans le présent document et montrés sur la carte du réseau de transport en commun s'élève à 801 200 000 \$ (en dollars 1985 indexés), et reflète les prévisions de dépenses prévues par la Communauté urbaine dans son plan triennal d'immobilisations 1986-87-88. Les coûts ventilés par projet se présentent comme suit :

✎ prolongement de la ligne 2 ouest, de la station du Collège à la station Côte-Vertu :	7 200 000 \$
✎ ligne 5, de la station Snowdon à la station Castelnau :	49 100 000 \$
✎ prolongement de la ligne 2 ouest, de la station Côte-Vertu à la station Bois-Franc :	64 500 000 \$
✎ prolongement de la ligne 5, de la station Saint-Michel à Anjou :	101 900 000 \$
✎ ligne 7 (axe Pie-IX), de la ligne 1 à la station Langelier/Maurice-Duplessis :	279 400 000 \$
✎ matériel roulant :	84 100 000 \$
✎ améliorations générales du réseau :	31 800 000 \$
✎ coûts de gérance et divers :	183 200 000 \$

À cette liste de tronçons et prolongements vient s'ajouter le projet de modernisation de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes qui a été récemment soumis à la Commission du transport en commun par le B.T.M.; ce projet, estimé à environ 148 600 000 \$, est à l'étude et n'a pas encore été inscrit au plan triennal d'immobilisation de la Communauté urbaine.

Épuration des eaux usées

Le plan directeur révisé, touchant les ouvrages à mettre en place en vue de parachever les installations de la station d'épuration de Rivière-des-Prairies et d'accélérer le traitement des eaux usées du versant sud du territoire, entraîne des travaux dont le coût est estimé globalement à 838 400 000 \$ (en dollars 1985 indexés), incluant les frais connexes et de financement. Ces projets sont illustrés sur la carte des réseaux d'égout et d'aqueduc, et les estimations ventilées par tronçon se présentent comme suit :

✎ intercepteur sud-ouest, tunnel vers l'intercepteur nord et raccordement des collecteurs municipaux :	86 800 000 \$
✎ intercepteur sud-est et raccordement des collecteurs municipaux :	262 600 000 \$

✎ deuxième émissaire, depuis la station d'épuration jusqu'au fleuve :	65 900 000 \$
✎ travaux d'agrandissement à la station d'épuration pour le traitement des eaux usées du bassin sud :	303 000 000 \$
✎ travaux pour compléter le traitement des eaux usées du bassin nord :	120 100 000 \$

Principales voies de circulation

Les projets routiers requis en vue du parachèvement du réseau d'artères sont montrés sur la carte des principales voies de circulation. L'évaluation des coûts de réalisation de ces projets a été effectuée en tenant compte de la valeur foncière unitaire des terrains à acquérir lorsque requis, et des coûts de construction unitaires couramment utilisés pour l'évaluation préliminaire de projets routiers, aux taux indexés à la fin de 1985. Comme aucun échéancier de réalisation n'a été approuvé pour l'ensemble de ces projets de principales voies de circulation, l'évaluation de coûts totalisant quelque 392 057 000 \$ ne comprend pas de taux d'indexation pour les années à venir, ni de frais de financement de ces projets. Les coûts ventilés par tronçon se présentent comme suit :

✎ autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-André et du Havre :	19 880 000 \$
✎ boulevard Ville-Marie, entre les rues du Havre et Viau :	12 500 000 \$
✎ boulevard Ville-Marie, entre la rue Viau et l'autoroute 25 :	46 000 000 \$
✎ autoroute 25, entre la rue Bombardier et la rivière des Prairies :	42 931 000 \$
✎ voies de service de l'autoroute 25, entre la rue Bombardier et le boulevard Perras :	7 000 000 \$
✎ boulevard Cavendish, entre la rue Poirier et le boulevard Henri-Bourassa :	6 353 000 \$
✎ boulevard Cavendish, entre le chemin Côte-de-Liesse et le chemin Mackle :	38 498 000 \$

✎ boulevard de Salaberry, entre le corridor Jacques-Bizard et le boulevard Sunnybrooke :	17 609 000 \$
✎ boulevard de Salaberry, entre les boulevards Sunnybrooke et Henri-Bourassa :	12 715 000 \$
✎ corridor Jacques-Bizard, entre les boulevards Pierrefonds et Hymus :	15 030 000 \$
✎ corridor de l'autoroute 440, entre le boulevard Gouin et la route 2/20 :	23 959 000 \$
✎ boulevard Morgan, entre l'autoroute 40 et la route 2/20 :	4 542 000 \$
✎ raccord Victoria/Notre-Dame, entre l'avenue George V et l'échangeur Saint-Pierre :	2 663 000 \$
✎ boulevard des Trinitaires, entre la rue Notre-Dame et le boulevard Newman :	10 206 000 \$
✎ raccord Viau/Sainte-Gertrude, entre les boulevards Industriel et des Grandes-Prairies :	4 769 000 \$
✎ boulevard Langelier, entre les boulevards Henri-Bourassa et des Grandes-Prairies :	5 654 000 \$
✎ raccord Amherst/de la Commune, entre les rues Berri et Saint-Antoine :	1 783 000 \$
✎ boulevard Les Galeries d'Anjou, entre la rue Bombardier et le boulevard Henri-Bourassa :	2 498 000 \$
✎ rue Marien, entre les boulevards Henri-Bourassa et Perras :	9 803 000 \$
✎ boulevard Bourget, entre la rue Sherbrooke et le boulevard Perras :	24 521 000 \$
✎ raccord Guy/Bridge, entre les rues Ottawa et Saint-Patrick :	8 108 000 \$
✎ avenue Royalmount, entre la rue Vulcain et le boulevard Cavendish :	296 000 \$

✎ raccord Kildare/Jean-Talon, entre les boulevards Cavendish et Décarie :	19 000 000 \$
✎ rue de l'Église, entre les rues Saint-Patrick et Notre-Dame :	1 405 000 \$
✎ boulevard Perras, entre la limite de Montréal-Nord et la rue Notre-Dame :	29 023 000 \$
✎ boulevard Maurice-Duplessis, entre la limite de Montréal-Nord et la rue Sherbrooke :	21 359 000 \$
✎ avenue Donegani, entre l'avenue Aurora et Windmill Crescent :	2 362 000 \$
✎ avenue Elm, entre l'avenue Woodland et Montrose Drive :	1 590 000 \$

Parcs régionaux

À la suite d'une entente intervenue avec le Gouvernement du Québec, en guise de coup d'envoi, la Communauté urbaine s'est engagée dans la réalisation d'un réseau de parcs régionaux : le programme en vigueur prévoit un solde de dépenses en immobilisations aux chapitres de l'acquisition et de l'aménagement de sept parcs régionaux, totalisant une somme de 58 402 000 \$; ce montant comprend les dépenses connexes (15 683 000 \$), de même que les intérêts et frais financiers (4 560 000 \$) prévus pour mener le programme à terme; de cette somme, près de \$5 millions seront consacrés à l'acquisition des parties résiduelles de terrains qui restent à acheter pour parachever le réseau, tandis que les autres dépenses consacrées à l'aménagement se répartissent comme suit :

✎ Parc régional de l'Anse-à-l'Orme : Superficie : 61 hectares :	3 993 000 \$
✎ Parc régional du Cap-Saint-Jacques : Superficie : 285 hectares :	8 253 000 \$
✎ Parc régional du Bois-de-Liesse : Superficie : 134 hectares :	7 356 000 \$
✎ Parc régional du Bois-de-Saraguay : Superficie : 97 hectares :	3 094 000 \$

✎ Parc régional de l'Île-de-la-Visitation : Superficie : 30 hectares :	1 347 000 \$
✎ Parc régional de la Rivière-des-Prairies : Superficie : 151 hectares :	10 072 000 \$
✎ Parc régional du Bois-de-la-Réparation : Superficie : 94 hectares :	4 044 000 \$

Aménagement de la carrière Miron

Le schéma d'aménagement propose, pour le site d'enfouissement sanitaire de la carrière Miron, une affectation à des fins d'espace vert durant toute la période de stabilisation des sols, soit une durée d'au-delà de 25 ans. La Ville de Montréal s'est portée acquéreur de la propriété et propose d'aménager le site en espace vert comprenant notamment un parcours de golf, des installations sportives, des sentiers de randonnées, et une piste cyclable; ces aménagements, évalués à environ 13 000 000 \$ seraient réalisés graduellement, à compter de la fin des opérations d'enfouissement de déchets par zone.

Port de Montréal

La Communauté urbaine favorise le maintien des opérations du port dans les limites de son territoire, et privilégie la poursuite des activités de manutention de marchandises conteneurisées sur l'île de Montréal; à cet égard, le sous-comité intégration port/ville a étudié les possibilités d'expansion du Port de Montréal sur le territoire de la Communauté, en respectant les objectifs suivants :

- ✎ intégration du port au tissu urbain pour atteindre une meilleure qualité de vie pour l'ensemble des Montréalais;
- ✎ recherche d'une plus grande efficacité des activités portuaires et leur maintien sur l'île de Montréal;
- ✎ respect, dans la mesure du possible, des intentions d'aménagement de la Communauté urbaine et des municipalités concernées.

L'évaluation globale des coûts de réalisation des différentes recommandations et interventions proposées par le sous-comité a été adaptée en fonction des grandes orientations d'aménagement retenues dans le schéma, et

les montants affectés à chacun des secteurs d'intervention ci-après identifiés ont été indexés pour tenir compte de l'inflation :

✎ réaménagement des accès routiers au port :	3 777 000 \$
✎ réaménagement du réseau ferroviaire du port :	6 645 000 \$
✎ remplissage et dragage de certaines parties du fleuve :	240 265 000 \$

Ces estimations, totalisant 250 687 000 \$, ne comprennent pas les frais financiers et intérêts puisque l'échéancier des travaux à réaliser n'est pas adopté.

Sommaire des coûts relatifs à la réalisation des équipements et des infrastructures proposés

Transport en commun :	949 800 000 \$
Épuration des eaux usées :	838 400 000 \$
Principales voies de circulation :	392 057 000 \$
Parcs régionaux :	58 402 000 \$
Aménagement de carrière :	13 000 000 \$
Port de Montréal :	250 687 000 \$