

---

## PROJET DE RÈGLEMENT PR23-29

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT 57-2016 - RÈGLEMENT SUR LE PLAN D'URBANISME - AFIN D'Y INTÉGRER LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME POUR LE SECTEUR CENTRE-VILLE/AVENUE BROADWAY ET DE MODIFIER CERTAINES DISPOSITIONS QUANT À LA DENSITÉ, AU RÉSEAU CYCLABLE ET AUX SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT

---

1. L'article 1.2.2 intitulé « Enjeu 2 : Une structure commerciale à bout de souffle et inadaptée aux besoins des citoyens » est modifié à la section « Défis et opportunités » par le remplacement du deuxième paragraphe existant par le paragraphe suivant :

« Une requalification de l'avenue Broadway, entre la rue Sainte-Catherine Est et fleuve Saint-Laurent, constitue une opportunité pour « animer » le secteur et développer un espace public convivial pour les citoyens. De plus, l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur du centre-ville et de l'avenue Broadway vient encadrer la revitalisation du secteur tout en s'appuyant sur une mixité des usages. »

2. L'article 1.2.5 intitulé « Enjeu 5 : L'organisation du transport, la gestion des déplacements et le transport actif » est modifié à la section « Des aménagements inadaptés au transport actif » par le remplacement du premier alinéa existant par l'alinéa suivant :

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

3. La carte 6 intitulée « Répartition des élèves de l'école Saint-Octave et potentiel du transport actif » présentée à l'article 1.2.5 intitulé « Enjeu 5 : L'organisation du transport, la gestion des déplacements et le transport actif » est modifiée par l'ajout de réseaux cyclables aux endroits suivants :

- a) Sur la place de l'Église, entre la rue Sainte-Julie et le parc de l'Hôtel de Ville;
- b) Sur l'avenue Broadway, entre les rues Notre-Dame Est et Prince-Albert;
- c) Sur la rue Prince-Albert, entre les avenues Broadway et Marien;
- d) Sur l'avenue Marien, entre les rues Prince-Albert et Dorchester.

La carte 6 révisée présentée à l'Annexe A fait partie intégrante du présent règlement.

4. Le tableau intitulé « Orientation 1 : Consolider les secteurs résidentiels existants tout en assurant le développement d'un milieu de vie de qualité » présenté à l'article 2.1.2 intitulé « Le plan d'action : objectifs et moyens de mise en œuvre » est modifié par l'ajout du « Moyen, action ou mesure » suivant à l'objectif « Mettre en place des conditions propices au retour du commerce de proximité dans le secteur résidentiel » existant :

« Adoption d'un programme particulier d'urbanisme pour le secteur du centre-ville / avenue Broadway. »

5. Les tableaux « Affectations et Description sommaire et densité d'occupation au sol », « Situation actuelle » et « Scénario de densification » présentés à l'article 2.2.1 intitulé « Les affectations et leur densité d'occupation au sol » sont remplacés par les tableaux suivants :

AFFECTATIONS	DESCRIPTION SOMMAIRE ET DENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL
Résidentielle faible densité	Visé la reconnaissance des secteurs résidentiels unifamiliaux existants Densité nette d'occupation au sol : moins de 35 logements à l'hectare
Résidentielle moyenne densité	Visé à reconnaître et renforcer les secteurs résidentiels uni, bi et trifamiliaux existants Densité nette d'occupation au sol : 35 à 125 logements à l'hectare
Résidentielle forte densité	Visé à densifier certains secteurs résidentiels, jusqu'à des usages résidentiels multifamiliaux Densité nette d'occupation au sol : plus de 125 logements à l'hectare
Centre-ville	Visé à reconnaître une portion des avenues Broadway et Notre-Dame comme étant le centre-ville de Montréal-Est et à y favoriser une mixité des usages et une densification Densité nette d'occupation au sol : plus de 125 logements à l'hectare
Industrielle	Visé à reconnaître les secteurs industriels du territoire et y favoriser le développement d'activités complémentaires aux industries (commerces et services professionnels)
Activité extractive	Visé à reconnaître les activités extractives encore en activité sur le territoire
Publique	Visé à assurer le maintien des parcs et espaces verts sur le territoire

Situation actuelle	
Densité brute actuelle du secteur résidentiel de Montréal-Est	24 logements / hectare
Densité visée par le schéma pour tout nouveau développement	35 logements / hectare
Densité brute moyenne visée par le schéma	30 logements / hectare
Nombre de logements actuels	2020 logements

Scénario de densification	
<b>Développement du secteur du garage municipal</b>	
Clientèle visée: Jeunes familles et premiers acheteurs	
Type de bâti: Habitations évolutives en fonction du cycle de vie des familles	
<b>Maintien de deux secteurs à faible densité</b>	
Type de bâti: Maisons de ville	
<b>Encourager la densification du secteur central</b>	
Type de bâti: duplex, triplex, quadruplex et blocs appartements	
<b>Développement du coin Broadway / Notre-Dame (garage)</b>	
Type de bâti: Multilogements avec placette publique	
<b>Nouvelle densité brute du secteur résidentiel de Montréal-Est</b>	<b>35 logements / hectare</b>
Nombre de nouveaux logements	923 logements
Nombre total de logements	2943 logements
Augmentation de la densité brute (%)	46 % d'augmentation
Augmentation du nombre de logements	46 % d'augmentation

6. L'article 2.2.1 intitulé « Les affectations et leur densité d'occupation au sol » est modifié par en remplaçant la note existante se trouvant à la suite du tableau intitulé « Scénario de densification » par la note suivante :

« \* Nonobstant le contenu du tableau ci-dessus, tout programme particulier d'urbanisme ou autre exercice de planification couvrant un secteur du territoire de la municipalité, doit respecter le seuil de la densité minimale brute visée par le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de

Montréal de 35 logements / hectare, lorsque l'affectation habitation est autorisée.

En date du 19 juillet 2023, pour un projet donné, la densité brute était calculée en utilisant la superficie des zones identifiées au plan de zonage, à savoir :

$$\text{densité brute} = \frac{\text{nombre de logements d'un projet donné}}{\text{superficie de la zone}}$$

Cette méthode de calcul pose deux problématiques majeures.

- a) Advenant des changements au niveau des limites de la zone, principalement pour les affectations résidentielles de faible densité et de moyenne densité, les densités minimales et maximales identifiées au présent plan d'urbanisme peuvent devenir non conformes.
- b) Dans une optique de densification du territoire, un calcul par zone permet essentiellement la création d'un plus grand nombre de logements pour les premiers nouveaux bâtiments résidentiels, tout en limitant de manière importante le nombre de logements pouvant être créés par la suite pour tout nouveau projet.

Lors de l'entrée en vigueur du règlement 57-2016-2, tout nouveau projet de construction résidentielle utilisera la méthode suivante pour le calcul de densité d'occupation du sol :

$$\text{densité nette} = \frac{\text{nombre de logements d'un projet donné}}{\text{superficie du terrain*}}$$

*\*Si un projet se situe sur plusieurs lots,  
le terrain est formé par l'ensemble des lots »*

7. La carte 8 existante intitulée « Densité de construction résidentielle projetée » présentée à l'article 2.2.1 intitulé « Les affectations et leur densité d'occupation au sol » est modifiée comme suit :

- a) Le texte de la légende est remplacé par le suivant :
  - « Densité faible (densité nette de moins de 35 logements par hectare)
  - Densité moyenne (densité nette entre 35 et 125 logements par hectare)
  - Densité élevée (densité nette de plus de 125 logements par hectare)
  - Secteurs transformables
  - Aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programme particulier d'urbanisme
  - Territoire d'application du programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville / avenue Broadway
  - Secteurs pouvant faire l'objet d'un programme de revitalisation »;
- b) La densité nette prévue pour les bâtiments localisés du côté nord-est de l'intersection formée par l'avenue Georges-V et la rue Soulligny est augmentée à une « Densité moyenne (densité nette entre 35 et 125 logements par hectare) »;
- c) L'identification « Secteurs transformables » est retirée pour :
  - Le tronçon de l'avenue Broadway compris entre les rues Victoria et Sainte-Catherine Est;
  - Le « Secteur riverain »;
- d) L'identification « Aire d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme » est retirée pour :
  - Le tronçon de l'avenue Broadway compris entre les rues de la Gauchetière est et Notre-Dame est;

- Le tronçon de la rue Notre-Dame Est compris entre les avenues Grande-Allée et Laurendeau;
  - Le quadrilatère formé par la rue Notre-Dame est au nord, le parc de l'Hôtel de ville au sud, l'avenue de la Grande Allée à l'ouest et l'avenue Laurendeau à l'est;
- e) L'identification du périmètre du « Programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville/avenue Broadway » est ajoutée et comprend :
- Les bâtiments localisés de part et d'autre de l'avenue Broadway, entre les rues Sainte-Catherine est et Notre-Dame est;
  - Les bâtiments localisés du côté est de l'avenue de la Grande Allée, entre les rues Prince-Albert et Notre-Dame est;
  - Les bâtiments localisés du côté nord de la rue Notre-Dame est, entre les avenues Lelièvre et Dubé;
  - Le parc Henri-Leroux;
  - Les bâtiments localisés du côté ouest de la place de l'Église, entre la rue Notre-Dame est et le parc de l'Hôtel de Ville;
  - Les bâtiments localisés du côté sud de la rue Notre-Dame est, entre la place de l'Église et l'avenue Dubé;
  - La portion du parc de l'Hôtel de Ville localisée entre la place de l'église et l'avenue Dubé;
- f) L'identification « Secteurs pouvant faire l'objet d'un programme de revitalisation » est agrandie et comprend :
- Les bâtiments localisés dans le quadrilatère formé par les rues Sherbrooke est au Nord, Sainte-Catherine est au sud, Lelièvre à l'ouest et Broadway à l'est, à l'exception des bâtiments ayant front sur la rue Sherbrooke est;
  - Les bâtiments localisés dans le quadrilatère formé par les rues Sainte-Catherine est au nord, Dorchester au sud, Montréal-Est à l'ouest et Broadway à l'est;
  - Les bâtiments localisés de part et d'autre de l'avenue Broadway, entre les rues Sainte-Catherine est et Notre-Dame est;
  - Les bâtiments localisés du côté est de l'avenue de la Grande Allée, entre les rues Prince-Albert et Notre-Dame est;
  - Les bâtiments localisés du côté nord de la rue Notre-Dame est, entre les avenues Lelièvre et Dubé;
  - Le parc Henri-Leroux;
  - Les bâtiments localisés du côté ouest de la place de l'Église, entre la rue Notre-Dame est et le parc de l'Hôtel de Ville;
  - Les bâtiments localisés du côté sud de la rue Notre-Dame est, entre la place de l'Église et l'avenue Dubé;
  - La portion du parc de l'Hôtel de Ville localisée entre la place de l'église et l'avenue Dubé;
- g) Les annotations au plan sont remplacées par les suivantes :

- |  |    |
|--|----|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Secteur du garage municipal :<br/>Clientèle visée: Jeunes familles et premiers acheteurs<br/>Type de bâti: Habitations évolutives en fonction du cycle de vie des familles</li> </ul> | ». |
|--|----|

La carte 8 révisée présentée à l'Annexe B fait partie intégrante du présent règlement.

8. L'article 2.3.4 intitulé « Le secteur de redéveloppement n°3 : le centre-ville de Montréal-Est » est modifié en remplaçant l'article existant par l'article suivant :

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

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

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

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

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

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

Bien que le programme puisse paraître ambitieux, la Ville de Montréal-Est souhaite se doter immédiatement d'une vision de développement de son centre-ville et ce, considérant les opportunités, l'emprise disponible au redéveloppement et la structure du cadre bâti. En conséquence, elle pourrait prévoir des programmes d'acquisition d'immeubles. »

9. L'article 2.3.6 intitulé « Le secteur de redéveloppement n°5 : Le parc d'affaires de la zone I.02 » suivant est ajouté à la suite de l'article 2.3.5 existant intitulé « Le secteur de redéveloppement n°4 : le site du garage municipal » :

« Situé à l'est de l'agglomération de Montréal, au cœur du Secteur Industriel de la Pointe de l'île (SIPI), le site visé s'étend du boulevard Henri-Bourrassa Est au nord jusqu'à l'autoroute 40 au sud et totalise près de 12 millions de pieds carrés, dont 6 millions ont été entièrement décontaminés pour des usages industriels.

Son potentiel de redéveloppement important offre à la Ville de Montréal-Est une opportunité unique d'y concevoir un parc d'affaires exemplaire en matière de développement durable.

Dans la lignée de la vision élaborée pour le redéveloppement du Secteur Industriel de la Pointe de l'île (SIPI) et en accord avec les principes de développement liés à la certification SITES, le parc d'affaires de la zone I.02 vise avant tout la carboneutralité de son développement en intégrant les meilleures pratiques en matière d'aménagement et de construction des édifices, dans un objectif de création d'un milieu de vie qualitatif pour les futurs usagers du parc d'affaires, notamment par le biais de la gestion écologique des eaux pluviales et du verdissement contribuant à la fois à la lutte contre les îlots de chaleur urbains et au maintien de la biodiversité en ville.

Ce secteur de développement est encadré par le *Guide d'aménagement du parc d'affaires zone I.02.* »

**10.** La carte 13 existante intitulée « Avancement du réseau cyclable » présentée à l'annexe cartographique est modifiée par le remplacement des tronçons de réseaux cyclables suivants identifiés « projeté Montréal-Est » par des tronçons de réseaux cyclables identifiés « existant » :

- a) Sur la rue Notre-Dame Est, entre les avenues Georges-V et Denis;
- b) Sur la place de l'Église, entre la rue Sainte-Julie et le parc de l'Hôtel de Ville;
- c) Sur l'avenue Broadway, entre les rues Notre-Dame Est et Prince-Albert;
- d) Sur la rue Prince-Albert, entre les avenues Broadway et Marien;
- e) Sur l'avenue Marien, entre les rues Prince-Albert et Dorchester.

La carte 13 révisée présentée à l'Annexe C fait partie intégrante du présent règlement.

**11.** La carte 15 existante intitulée « Identification des secteurs de redéveloppement urbain » présentée à l'annexe cartographique est modifiée comme suit :

- a) En réduisant la limite du « Secteur de redéveloppement n°1 : L'axe commercial de l'A40 » se trouvant le plus à l'ouest pour y exclure la portion faisant partie de la zone industrielle I.02;
- b) En remplaçant la limite du « Secteur de redéveloppement n°3 : Le centre-ville de Montréal-Est » existant par la limite du programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville/avenue Broadway;
- c) Par l'ajout du « Secteur de redéveloppement n° 5 : Le parc d'affaires de la zone I.02 ».

La carte 15 révisée présentée à l'Annexe D fait partie intégrante du présent règlement.

**12.** Le chapitre 3 intitulé « Chapitre 3 : Programme particulier d'urbanisme » est ajouté à la suite de l'ensemble des sections et articles du chapitre 2 de ce plan d'urbanisme.

La section 3.1 intitulée « Section 3.1 : Programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville / avenue Broadway » est ajoutée et comprend le document intitulé « Programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville / avenue Broadway » présenté à l'Annexe E, qui fait partie intégrante du présent règlement.

**13.** Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

---

Anne Saint-Laurent, mairesse

Kaouther Saadi, greffière

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



## École Saint-Octave Répartition des élèves

### Légende

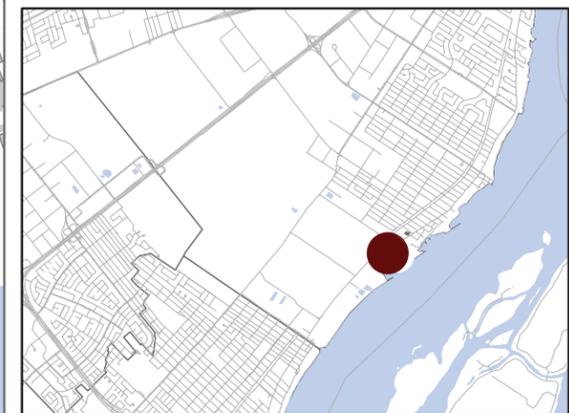
**Répartition des élèves :**

- 12 - 21
- 9 - 12
- 5 - 8
- 1 - 4

- Rayon, 500 m et 1 km
- Réseau cyclable
- Voie ferrée
- École
- Parc
- Axe de cheminement important
- Intersection importante

Révision 1 : Mise à jour du réseau cyclable (Juillet 2023)

0 100 200 m



**Potentiel du transport actif**

Une majorité d'élèves habitent à distance de marche de l'école.

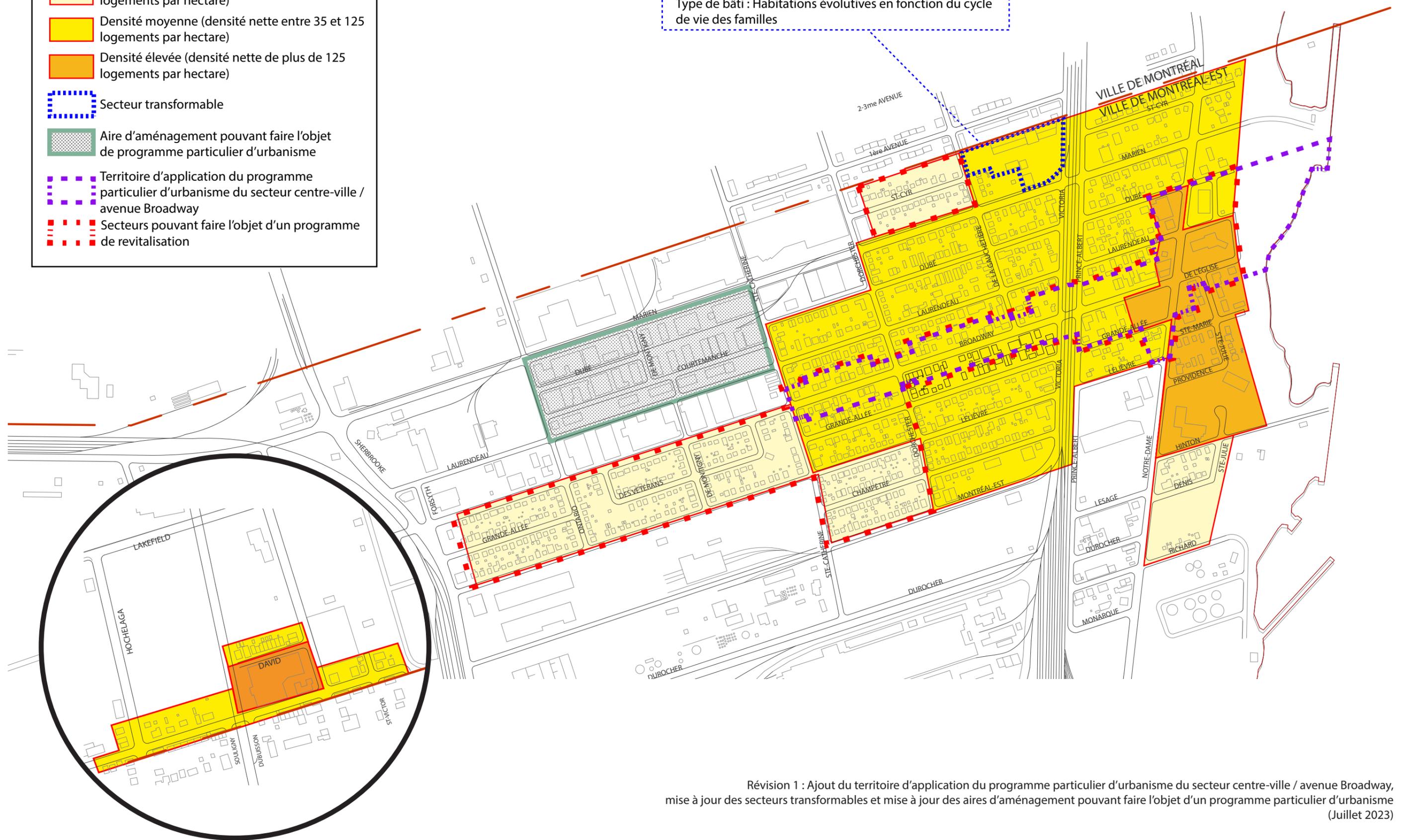
- Près de 80% des élèves demeurent dans un rayon de 1 km, ce qui correspond à environ 20 minutes de marche
- Près de 35% des élèves demeurent dans un rayon de 500 m, ce qui correspond à environ 10 minutes de marche

# Annexe B : Carte 8 - Densité de construction résidentielle projetée

**LÉGENDE:**

- Densité faible (densité nette de moins de 35 logements par hectare)
- Densité moyenne (densité nette entre 35 et 125 logements par hectare)
- Densité élevée (densité nette de plus de 125 logements par hectare)
- Secteur transformable
- Aire d'aménagement pouvant faire l'objet de programme particulier d'urbanisme
- Territoire d'application du programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville / avenue Broadway
- Secteurs pouvant faire l'objet d'un programme de revitalisation

Secteur garage municipal:  
 Clientèle visée : Jeunes familles, premiers acheteurs  
 Type de bâti : Habitations évolutives en fonction du cycle de vie des familles



Révision 1 : Ajout du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville / avenue Broadway, mise à jour des secteurs transformables et mise à jour des aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (Juillet 2023)

# Annexe C : Carte 13 - Avancement du réseau cyclable

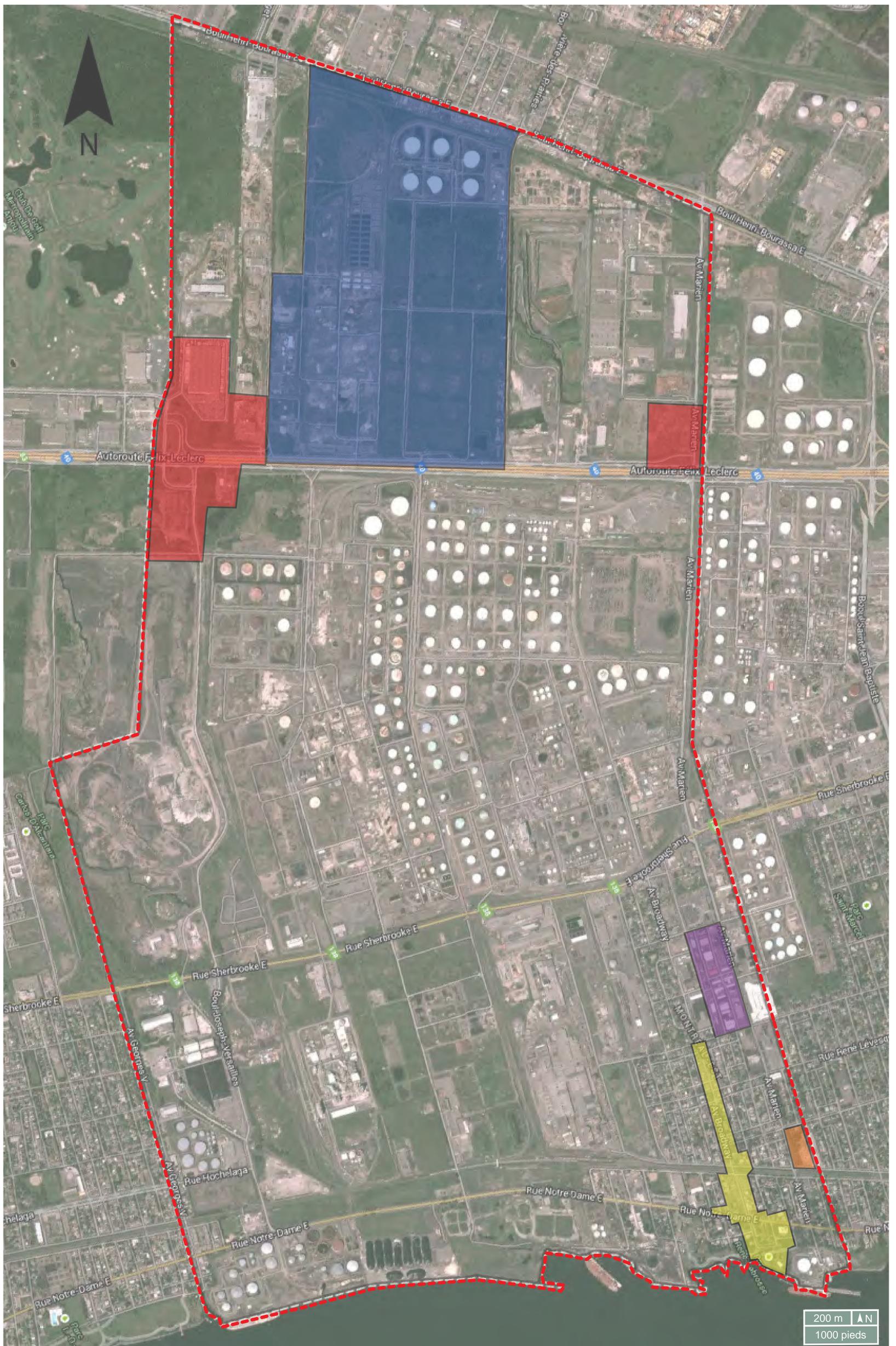


## Légende

- Existant
- Projeté Montréal-Est
- Projeté autres arrondissements et agglomération

Révision 1 : Mise à jour du réseau existant (Juillet 2023)

## Annexe D : Carte 15 - Identification des secteurs de redéveloppement urbain



### Légende

- Secteur de redéveloppement n° 1 : L'axe commercial de l'A40
- Secteur de redéveloppement n° 2 : Les hangars
- Secteur de redéveloppement n° 3 : Le centre-ville de Montréal-Est
- Secteur de redéveloppement n° 4 : Le site du garage municipal
- Secteur de redéveloppement n° 5 : Le parc d'affaires de la zone I.02
- Limites de la ville

# Annexe E



CENTRE-VILLE AVENUE BROADWAY

## **PLAN PARTICULIER D'URBANISME**

PRÉLIMINAIRE

159101459  
2023.07.11

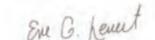


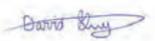
**CHARGÉ DE PROJET**

  
Steve Potvin, urbaniste – responsable de discipline

**AMÉNAGEMENT**

  
Eadeh Attarzadeh, urbaniste

  
Ève Gagnon-Levert, designer urbain

  
David Guy, designer urbain

  
Valérie Léger, architecte paysagiste

  
Sophie Sayad, urbaniste

# de révision	date	description de la modification et / ou de l'émission
1A	2023.02.17	Étape 1 émission finale
2B	2023.03.24	Étape 2 émission finale
3C	2023.05.01	Étape 3 émission finale
3D	2023.07.11	Étape 3 émission finale révisée

# TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1 <b>MISE EN CONTEXTE</b>	<b>4</b>	CHAPITRE 4 <b>CONCEPT D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>37</b>
SECTION 1: VILLE DE MONTRÉAL-EST	5	SECTION 1: CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	38
SECTION 2 : LIMITES DU TERRITOIRE DU PPU	6	SECTION 2: PLANS D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ	39
SECTION 3: CADRE DE PLANIFICATION	7	SECTION 3: PRINCIPES	43
CHAPITRE 2 <b>PORTRAIT DU TERRITOIRE</b>	<b>9</b>	CHAPITRE 5 <b>PLAN D'ACTION</b>	<b>48</b>
SECTION 1 : ANALYSE HISTORIQUE	10	SECTION 1: PLAN D'ACTION   IDENTITÉ	49
SECTION 2 : PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE	12	SECTION 2: PLAN D'ACTION   DYNAMISME ÉCONOMIQUE	50
SECTION 3: ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIQUE	16	SECTION 3: PLAN D'ACTION   MILIEU DE VIE	51
SECTION 4: ANALYSE DE LA MOBILITÉ	23	SECTION 4: PLAN D'ACTION   ENVIRONNEMENT URBAIN	52
SECTION 5: ANALYSE DES COMPOSANTES PAYSAGÈRES	27	CHAPITRE 6 <b>STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE</b>	<b>53</b>
SECTION 6: SYNTHÈSE DE L'ANALYSE	30	SECTION 1 : STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE	54
CHAPITRE 3 <b>VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>32</b>		
SECTION 1: ÉNONCÉ DE VISION	33		
SECTION 2: ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	35		

## CHAPITRE 1

# MISE EN CONTEXTE

CE CHAPITRE VISE À LOCALISER  
LE SECTEUR À L'ÉTUDE DANS  
SON CONTEXTE RÉGIONAL ET À  
COMPRENDRE LA PLANIFICATION.  
L'OBJECTIF EST D'ÉTABLIR LES  
BASES QUI SERVIRONT À UNE  
MEILLEURE COMPRÉHENSION DU  
MILIEU.

PRÉLIMINAIRE

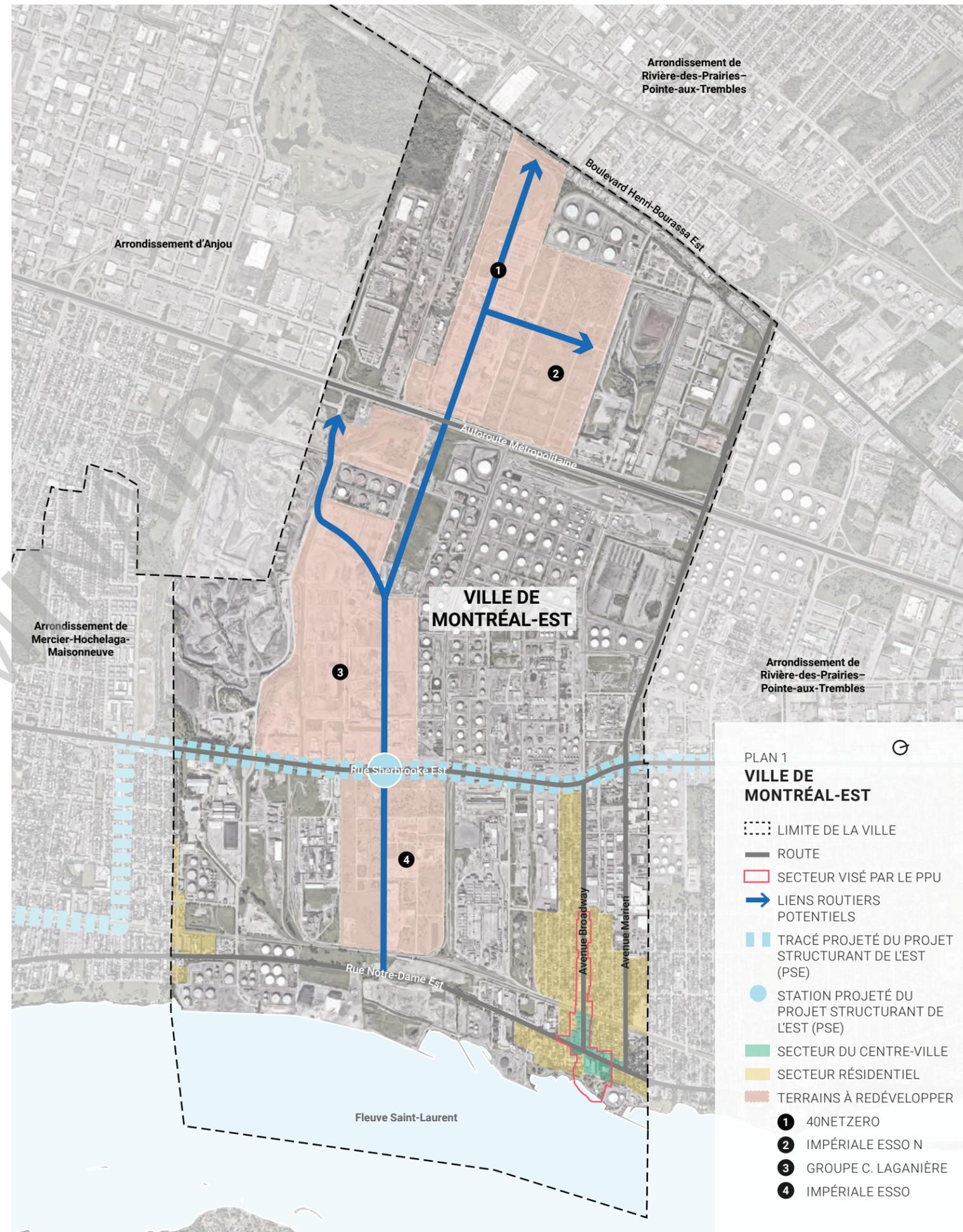
SECTION 1

# VILLE DE MONTRÉAL-EST

Par son positionnement, la ville de Montréal-Est se démarque par la diversité des usages qui y prennent place et surtout par la symbiose de ceux-ci. La section qui suit met en lumière les principaux éléments qui caractérisent le territoire et illustre son potentiel.

La Ville de Montréal-Est, fondée en 1910 et officiellement défusionnée de la Ville de Montréal le 1er janvier 2006. Bordée par les arrondissements Anjou, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, la ville bénéficie d'un positionnement stratégique dans l'est de l'île de Montréal. Les principaux marqueurs identitaires de la ville de Montréal-Est sont l'accès et la proximité avec le fleuve et à son port, la présence de grands axes de transport (autoroute métropolitaine, rue Sherbrooke et rue Notre-Dame), mais surtout la présence d'un important pôle industriel. En effet la ville se démarque comme étant l'un des principaux noyaux industriels de la région métropolitaine et par le fait même, constitue un important secteur d'emplois. La majorité du territoire est investi par des activités industrielles qui regroupent des entreprises de tailles variées qui oeuvrent dans divers secteurs d'activités notamment le secteur pétrolier. La cohabitation entre les filiales étrangères et les entreprises industrielles de petite et moyenne taille confèrent à Montréal-Est un important inventaire d'actifs stratégiques en matière d'infrastructures. De nombreux espaces vacants et sous-utilisés parsèment le territoire et présentent des occasions de développement économique hors du commun autant au niveau industriel que commercial. En effet, de nombreux projets de recherche liés à l'industrie durable sont en cours de développement sur plusieurs de ces terrains. Un nouveau portrait du territoire est en train de se définir à Montréal-Est.

Cette réalité se transpose également à l'intérieur des secteurs du centre-ville et résidentiels dans lesquels s'inscrivent le PPU. Ce secteur situé dans la portion sud-est, à la limite entre le fleuve et l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles est en mouvance et offre un fort potentiel de croissance se reflétant par plusieurs opportunités d'affaires. Plusieurs lots vacants ou sous-utilisés sont voués à être redéveloppés permettant ainsi de redynamiser ce secteur de la ville. Montréal-Est devient de plus en plus un milieu de vie recherché et il est important que les projets à venir reflètent la volonté d'en faire un milieu de vie attractif et dynamique.



SECTION 2

# LIMITES DU TERRITOIRE DU PPU

La première étape de l'élaboration du Plan particulier d'urbanisme (PPU) est de définir le secteur ciblé. Cette section présente les limites d'application du PPU du centre-ville - avenue Broadway.

L'avenue Broadway jouit d'un caractère particulier par son positionnement dans la ville de Montréal-Est ainsi que par son évolution historique et sa desserte à l'échelle locale. Il s'agissait de la voie de circulation la plus importante de la ville lors de sa fondation. Il s'agit de l'avenue où se sont établis les premiers habitants. Elle dessert aujourd'hui le secteur résidentiel en termes de transports, commerces et services variés.

Avec la rue Notre-Dame, l'avenue Broadway forme le noyau historique de Montréal-Est. Depuis les dernières années, une stratégie de revitalisation du centre-ville de Montréal-Est a été mise en place avec comme interventions:

- › révision du plan d'urbanisme;
- › concordance des règlements au plan d'urbanisme révisé;
- › la construction du M Montréal-Est, soit le premier projet correspondant à la vision de redéveloppement;
- › l'adoption du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'avenue Broadway visant à encadrer l'architecture des bâtiments de même que les aménagements réalisés sur les domaines public et privé;
- › les travaux majeurs de revitalisation de l'avenue Broadway et des rues avoisinantes.

Le PPU s'insère dans ces efforts ayant pour but de mieux encadrer le caractère de cette artère.

Ainsi, les limites du PPU intègrent les bâtiments qui longent la portion de l'avenue Broadway comprise entre les rues Notre-Dame et Sainte-Catherine, l'ensemble des bâtiments compris dans le quadrilatère formé par les rues Broadway, Notre-Dame, Prince Albert et Grande-Allée ainsi que certains bâtiments longeant la rue Notre-Dame dont l'hôtel de ville, le M Montréal-Est, la caserne de pompier et le parc de l'Hôtel-de-Ville. Ces lots ont été inclus pour le potentiel qu'ils présentent à court, moyen et long terme.

## HISTORIQUE DE LA STRATÉGIE DE REVITALISATION DE L'AVENUE BROADWAY

**2016**

Adoption du nouveau plan d'urbanisme + concordance des règlements au plan d'urbanisme révisé

**2018**

Construction de M Montréal-Est

**2019**

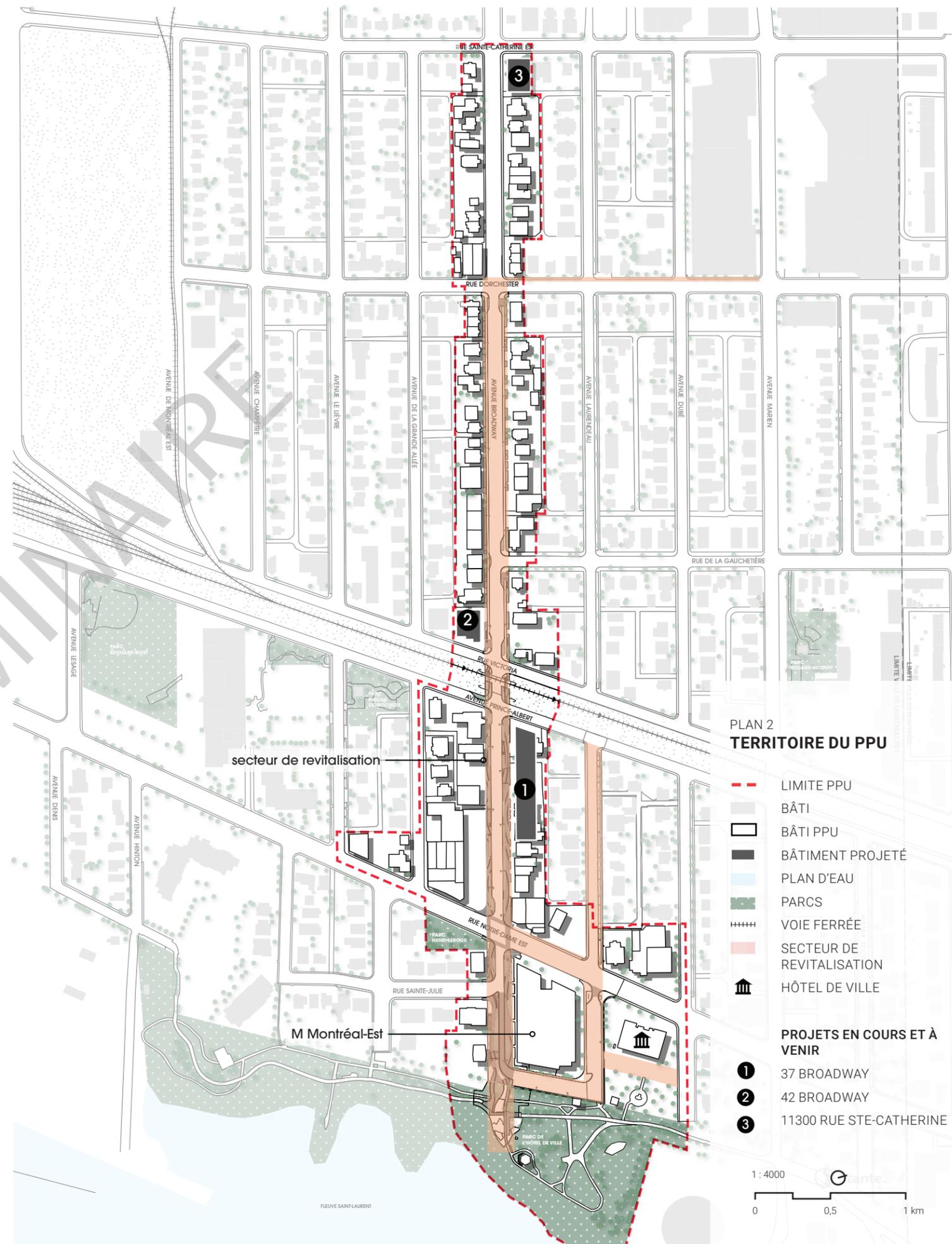
Adoption d'un PIIA de l'avenue Broadway

**2020**

Travaux de reconstruction de l'avenue Broadway

**2021**

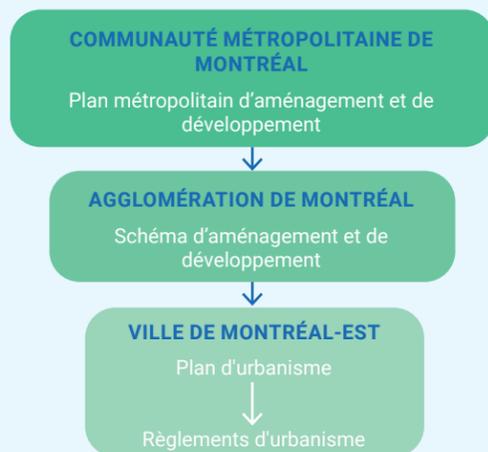
Fin des travaux de l'avenue Broadway



SECTION 3

# CADRE DE PLANIFICATION

Le secteur du PPU qui comprend le secteur du centre-ville est sujet à l'application de plusieurs documents de planification de nature métropolitaine, régionale et locale. Ces documents viennent établir les orientations, objectifs et critères qui permettent de guider l'aménagement des milieux urbains. Ce sont ces éléments qui sont présentés dans cette section.



## PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) définit des orientations, des objectifs et des critères dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durable du territoire métropolitain.

Quelques objectifs issus du PMAD sont à considérer:

**1. Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD**

Les seuils minimaux de densité pour les secteurs hors centre sont fixés à 30 log./ha.

**2. Identifier les contraintes majeures**

La présence du chemin de fer doit être considérée sous la perspective de la cohabitation harmonieuse des usages. En effet, ce réseau est sollicité pour le transport de marchandises dangereuses et constitue une source de bruit et de vibration.

**3. Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine**

La proximité du site à des d'ensembles récréotouristiques à consolider peut être réfléchi de concert avec l'amélioration et le parachèvement des réseaux cyclables.

**4. Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain**

Une attention particulière doit être portée à l'ensemble urbain d'intérêt et l'ensemble industriel d'intérêt compris dans le secteur à l'étude, de même qu'au tracé fondateur d'intérêt (rue Notre-Dame) qui le traverse.

**5. Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques**

La proximité avec les rives du fleuve Saint-Laurent contribue grandement à l'attractivité du secteur.



## SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) est un document d'orientation qui établit les grandes lignes directrices de l'organisation physique du territoire de l'agglomération de Montréal.

Quelques objectifs issus du SAD sont à considérer:

1. Assurer une offre résidentielle diversifiée
2. Favoriser une offre complète en équipements collectifs
3. Préserver, consolider et diversifier l'activité commerciale pour un cadre de vie complet
4. Favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux
5. Assurer la réduction des risques associés aux impacts des changements climatiques
6. Protéger et mettre en valeur le parcours riverain
7. Protéger et mettre en valeur le couvert végétal en milieu urbain



PLAN 3  
**GRANDES AFFECTATIONS**  
Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

- LIMITE DU PPU
- ESPACE VERT
- RÉSIDENTIELLE
- INDUSTRIE
- GRANDE EMPRISE



## PLAN D'URBANISME

Le Plan d'urbanisme est le document de référence en matière d'aménagement du territoire municipal. Il présente la vision d'aménagement et de développement du territoire ainsi que les mesures servant à mettre en oeuvre les orientations et les objectifs qui en découlent.

Quelques objectifs découlant des quatre orientations du Plan d'urbanisme sont à considérer:

- Consolider les secteurs résidentiels existants et assurer le développement d'un milieu de vie de qualité**
- Structurer des pôles commerciaux complémentaires répondant aux besoins des citoyens et des entreprises**
- Consolider le réseau routier et la mobilité durable sur le territoire**
- Adapter les politiques environnementales et la planification territoriale aux enjeux des changements climatiques**

### SECTEUR DE REDÉVELOPPEMENT DU CENTRE-VILLE

Le Plan d'urbanisme identifie le centre-ville en tant que secteur de redéveloppement et énonce des objectifs à poursuivre pour sa transformation.

Le secteur présente une dévitalisation urbaine et commerciale due à la présence de locaux vacants, d'usages non compatibles, d'une faible densité et d'une discontinuité dans la trame commerciale. Une revitalisation complète est souhaitée et porte sur :

- › Réaménagement de l'emprise publique;
- › Densification et intégration d'usages mixtes;
- › Encourager la reconstruction ou la rénovation des bâtiments;
- › Améliorer l'apparence de l'affichage;
- › Promouvoir et investir les espaces disponibles;
- › Création de liens avec l'hôtel de ville et le fleuve;
- › Programmation d'activités culturelles, artistiques et promotionnelles.

### AFFECTATIONS ET DENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL

Le Plan d'urbanisme précise les affectations et les densités d'occupation du sol à respecter. Deux affectations sont identifiées dans le secteur à l'étude.

L'affectation résidentielle se concentre principalement au nord de la voie ferrée. Elle vise à inclure les secteurs résidentiels uni, bi et trifamiliaux existants.

L'affectation centre-ville est applicable au secteur à l'étude situé au sud de la voie ferrée. Elle vise à reconnaître une portion des avenues Broadway et Notre-Dame comme étant le centre-ville de Montréal-Est et à y favoriser une mixité des usages et une densification.

AFFECTATION	RÉSIDENTIELLE	CENTRE-VILLE
Densité d'occupation au sol	35 à 40 log./ha	35 à 86 log./ha
<b>Usages compatibles</b>		
Habitation	Oui*	Oui*
Parcs et espaces verts	Oui*	Oui*
Commerces et services aux entreprises		Oui*
Commerces et services à la population	Oui*	Oui
Public et communautaire		Oui*

Des modifications concernant la densité d'occupation au sol sont à prévoir au Plan d'urbanisme. Ces normes sont sujettes à changement.

\* Usage compatible avec restriction ou condition particulière



PLAN 4  
**AFFECTATIONS**  
Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal-Est

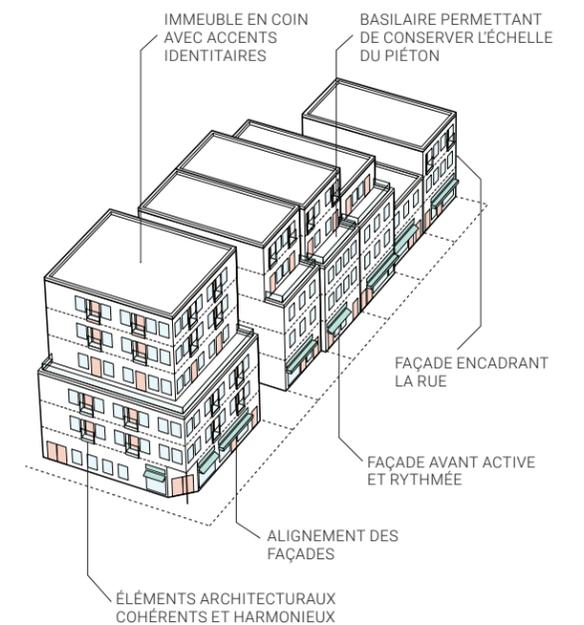


- LIMITE DU PPU
- ▨ CENTRE-VILLE
- PUBLIC
- INDUSTRIELLE
- RÉSIDENTIELLE**
- FAIBLE DENSITÉ
- MOYENNE DENSITÉ
- FORTE DENSITÉ

## PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE - AVENUE BROADWAY

Découlant de son effort de revitalisation du secteur du centre-ville, la Ville de Montréal-Est a adopté en 2019 un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIA) spécifique à l'avenue Broadway. Le règlement permet de faire une évaluation qualitative d'une demande de permis ou de certificat relative à un projet s'implantant dans ce secteur névralgique. Il assure la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale d'un projet à l'aide d'objectifs et de critères. Les trois objectifs suivants se déclinent en différents critères:

- Cadre bâti qui encadre adéquatement la rue et respecte l'attractivité de la façade à une échelle humaine**
- Aménagement paysager qui respecte le thème fluvial et contribue à l'embellissement de la rue**
- Offrir une artère conviviale, accessible à tous et sécuritaire, permettant la cohabitation de différents modes de déplacement**



## CHAPITRE 2

# PORTRAIT DU TERRITOIRE

LE CHAPITRE 2 S'INSCRIT EN  
CONTINUITÉ AVEC LA MISE EN  
CONTEXTE DANS LA MESURE  
OÙ IL PRÉCISE L'ANALYSE DU  
TERRITOIRE DE CERTAINS ÉLÉMENTS  
TELS QUE L'HISTORIQUE, LE  
PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIE,  
LA MORPHOLOGIE URBAINE, LA  
MOBILITÉ AINSI QUE D'AUTRES  
COMPOSANTES QUI CARACTÉRISENT  
LE TERRITOIRE.

PRÉLIMINAIRE

SECTION 1

# ANALYSE HISTORIQUE

L'analyse historique du secteur à l'étude permet de mettre en relation les étapes de développement de la rue Broadway et des différents éléments construits qui y prennent place et qui lui confèrent son caractère particulier. Cette analyse est également l'occasion de souligner l'importance de l'avenue Broadway dans le développement de l'est de l'île de Montréal.

Officiellement fondée en 1910 avec comme intention d'en faire une cité-jardin, la Ville de Montréal-Est développera son territoire en priorisant l'aménagement de grands espaces verts. Cette volonté sera mise à terme lorsque le maire de l'époque mit sur pied une politique de promotion pour attirer les entreprises sur le territoire. Les terrains y sont offerts à prix réduit avec peu de conditions. La stratégie fonctionna et permit d'attirer de nombreuses industries, dont la première raffinerie en 1915 : la Queen City Oil (Esso). Ce fut le point de départ à l'implantation de plusieurs autres raffineries en territoire montréalais.

C'est durant cette période, lors du développement des quartiers résidentiels voués aux travailleurs du pôle industriel de Montréal-Est que fut construite l'avenue Broadway, anciennement nommée la montée Saint-Léonard. Cette voie, la plus importante du secteur, reliait le fleuve Saint-Laurent à la rivière des Prairies, sur une longueur totale de quatre milles (6,4km). C'est d'ailleurs le long de cette rue que s'installèrent les premiers habitants de Montréal-Est.

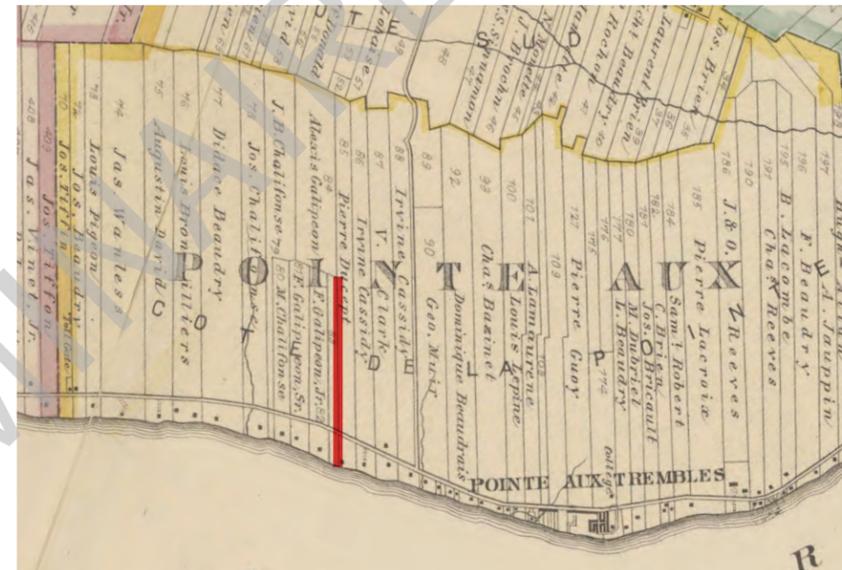
Le développement du secteur industriel permit de renforcer et agrandir la zone résidentielle pour devenir à l'image de celle d'aujourd'hui. À cette époque, l'avenue Broadway est une artère commerciale rassembleuse qui constitue le coeur commercial de Montréal-Est.



EXTRAIT D'ANNONCE PUBLICITAIRE PROMOUVANT MONTRÉAL-EST, 1912  
Archives de photos d'hier à aujourd'hui de la Ville de Montréal-Est



PARADE SUR L'AVE BROADWAY, 1935  
Archives de photos d'hier à aujourd'hui de la ville de Montréal-Est



PAROISSES DE LONGUE-POINTE, RIVIÈRE-DES-PRAIRES ET POINTE AUX TREMBLES  
OÙ MONTRÉAL-EST SE TROUVE, 1879  
Henry W. Hopkins



460 AVE BROADWAY QUI EST L'UN DES BÂTIMENTS LES PLUS ANCIENS DE LA VILLE, 1960  
Archives de photos d'hier à aujourd'hui de la ville de Montréal-Est



IMAGES DE DIVERS ÉTABLISSEMENTS SITUÉS SUR L'AVE BROADWAY, DATE INCONNUE  
Archives de photos d'hier à aujourd'hui de la ville de Montréal-Est



Or, dans les années 1960, des décisions politiques limitant la distribution et la vente des produits du raffinage à travers le Canada amèneront la plupart des raffineries de Montréal-Est à fermer leurs portes. Seule Petro-Canada, désormais nommée Suncor demeure active à Montréal-Est à ce jour.

L'histoire de ville de Montréal-Est connaîtra un autre moment fort lors de la période de réorganisation municipale au début des années 2000 où la ville fût fusionnée de force à la Ville de Montréal par l'intégration à l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est. Néanmoins, en 2006, à la suite d'un vote référendaire, la Ville de Montréal-Est retrouve son indépendance. Ainsi, après des années de crise de l'énergie et de fusion et défusion avec la Ville de Montréal, la Ville de Montréal-Est entame un nouveau chapitre de revitalisation en poursuivant sa mission : offrir une excellente qualité de vie à ses citoyens tout en assumant pleinement sa vocation industrielle.

Cette nouvelle ère prend forme sur l'avenue Broadway où d'importants travaux de réaménagement ont eu lieu depuis les dernières années. Ces travaux avaient comme objectifs de renouveler les infrastructures souterraines arrivées à la fin de vie utile et de doter l'artère d'aménagements urbains d'une signature visuelle distincte et de grande qualité. L'amélioration de l'environnement urbain souhaite insuffler un renouveau au dynamisme commercial et résidentiel du secteur.

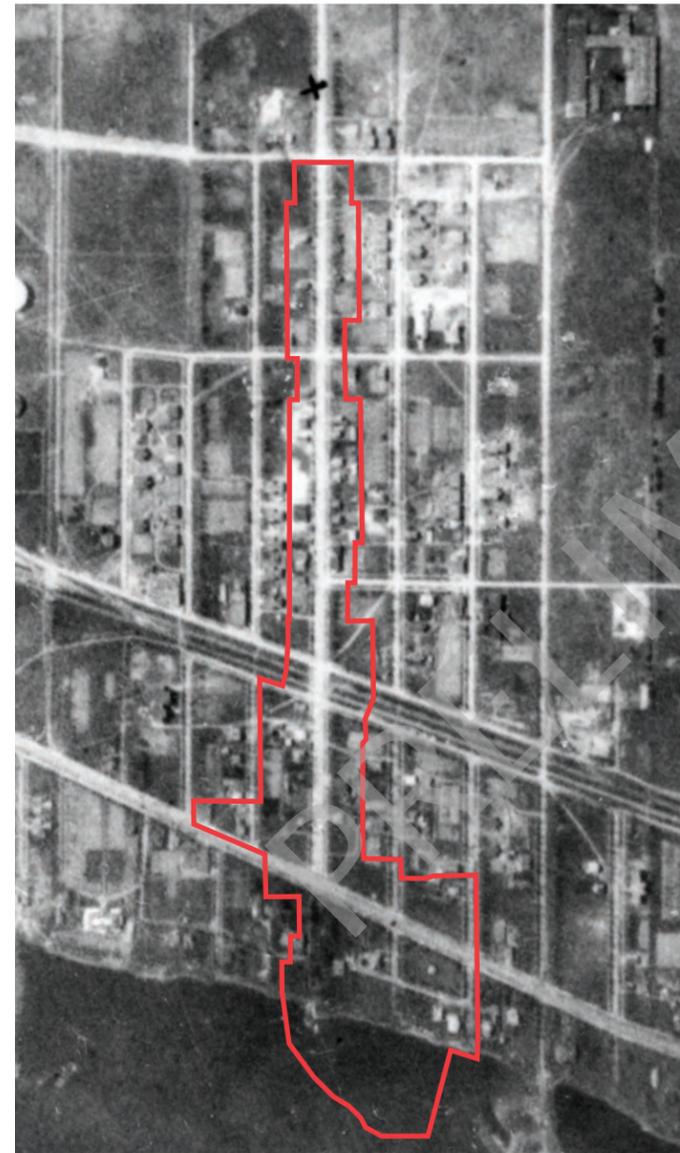


IMAGE AÉRIENNE MONTRÉAL-EST, 1931  
Division de la géomatique, Ville de Montréal



IMAGE AÉRIENNE MONTRÉAL-EST, 1966  
Archives de photos d'hier à aujourd'hui de la Ville de Montréal-Est

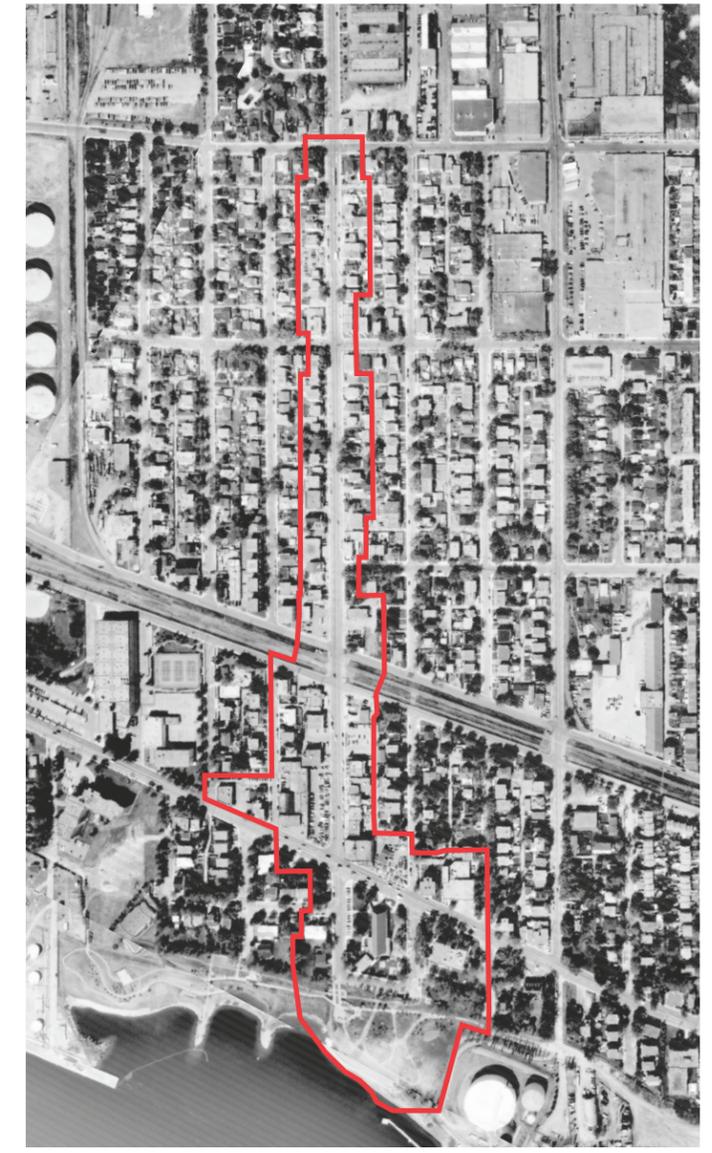


IMAGE AÉRIENNE MONTRÉAL-EST, 1998  
Archives de photos d'hier à aujourd'hui de la Ville de Montréal-Est

SECTION 2

# PROFIL SOCIO DÉMOGRAPHIQUE

Cette section permet de mieux comprendre le profil de la population qui occupe le territoire de la ville de Montréal-Est basé sur les données disponibles des années 2016 et 2021.

## DÉMOGRAPHIE

La ville de Montréal-Est doit composer avec un territoire relativement restreint, représentant environ 12,2 km<sup>2</sup>, dont la majorité de celui-ci a été historiquement vouée à des fins industrielles (environ 90 % du territoire). L'espace ainsi destiné aux activités résidentielles, commerciales et communautaires est restreint. Actuellement, les activités à dominance résidentielles occupent à peine 0,813 km<sup>2</sup>, soit environ 7 % de l'ensemble du territoire.

En 2021, selon les données du recensement de Statistique Canada, la population de Montréal-Est s'élevait à 4 394 résidents, ce qui représente une augmentation de 14,1 % entre 2016 et 2021.

La densité brute de la population est de 361,6 hab\km<sup>2</sup>.

FIGURE 1  
ÉVOLUTION DE LA POPULATION  
Statistiques Canada

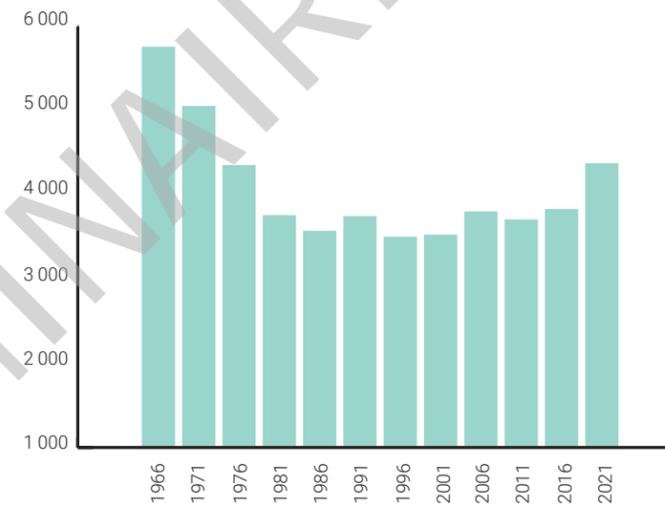
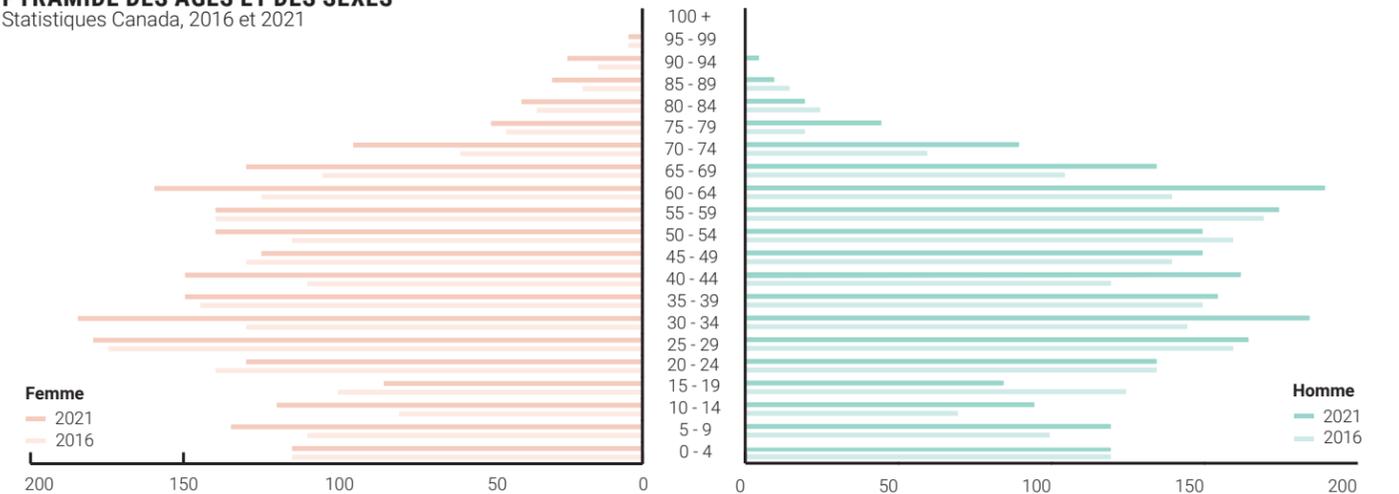


FIGURE 2  
PYRAMIDE DES ÂGES ET DES SEXES  
Statistiques Canada, 2016 et 2021



## MÉNAGES

En 2021, on comptait un total de 2 124 logements privés sur le territoire de la ville, une augmentation de 268 logements depuis 2016.

Les ménages qui résident à Montréal-Est sont de petite taille alors que 73% de ceux-ci sont composés de deux personnes ou moins. À l'inverse, les ménages composés de 4 personnes et plus sont minoritaires et ne représentent que 13% des ménages.

La majorité des ménages montréalais est locataire. Cette tendance est à la hausse depuis les dernières années, passant de 56% en 2016 à 63% en 2021.

Le parc résidentiel de Montréal-Est est composé d'une variété de typologies de logement. Le type prédominant est l'immeuble de moins de cinq étages. Il est suivi de la maison individuelle non attenante et du duplex. On constate une progression des immeubles de cinq étages ou plus entre 2016 et 2021.

FIGURE 3  
**TAILLE DES MÉNAGES PRIVÉS**  
Statistiques Canada, 2021

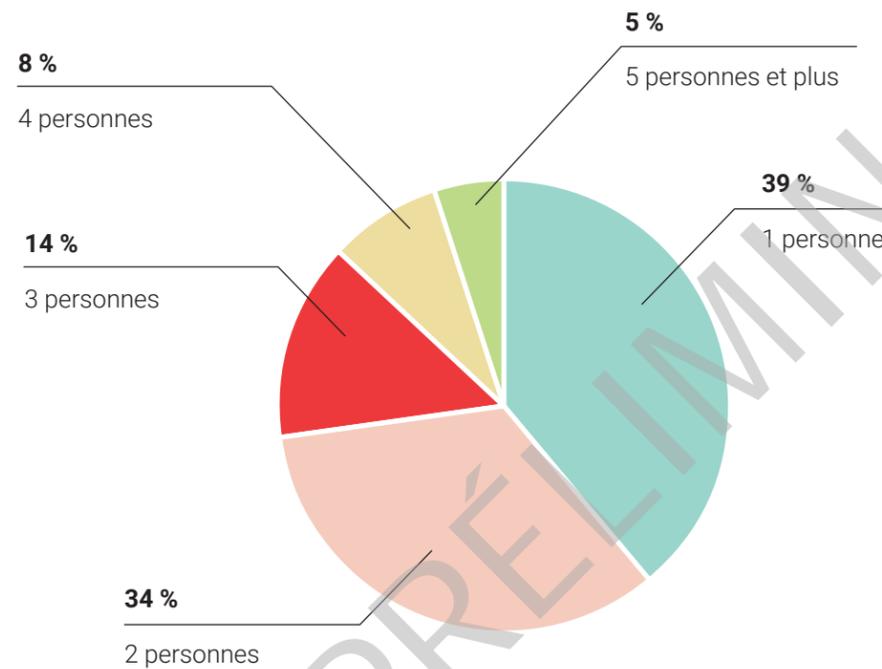
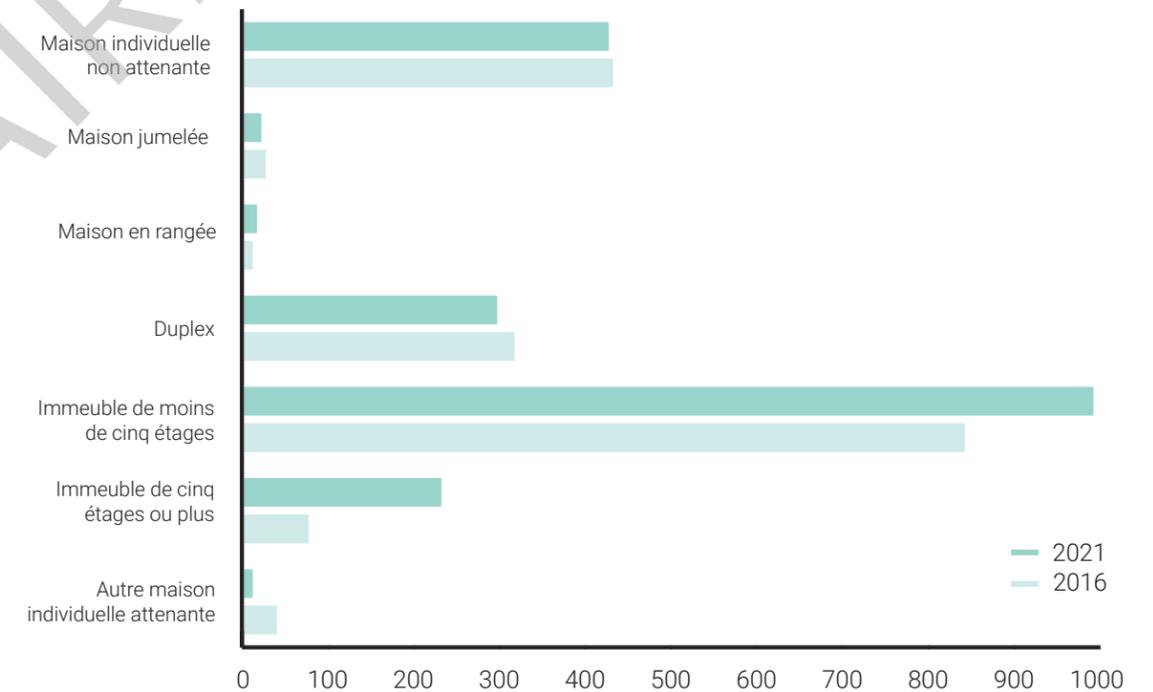


FIGURE 4  
**TYPE DE LOGEMENT**  
Statistiques Canada, 2016 et 2021



**LOCATAIRE**  
63% en 2021  
56% en 2016

**PROPRIÉTAIRE**  
37% en 2021  
44% en 2016

## EMPLOI ET REVENU

La population active de Montréal-Est âgée de 15 ans et plus travaille en plus grande proportion dans le domaine des métiers du transport, de la machinerie et autres domaines apparentés (21% en 2021 comparativement à 10% pour l'agglomération de Montréal). On peut soulever l'hypothèse que cela est dû à la forte présence d'industries dans la ville et ses alentours. Entre 2016 et 2021, les travailleurs montréalais ont été de plus en plus nombreux dans le domaine des affaires, de la finance et de l'administration. En contrepartie, on constate une diminution de la proportion de personnes travaillant dans le secteur des arts, de la culture, des sports et des loisirs dans cette même période.

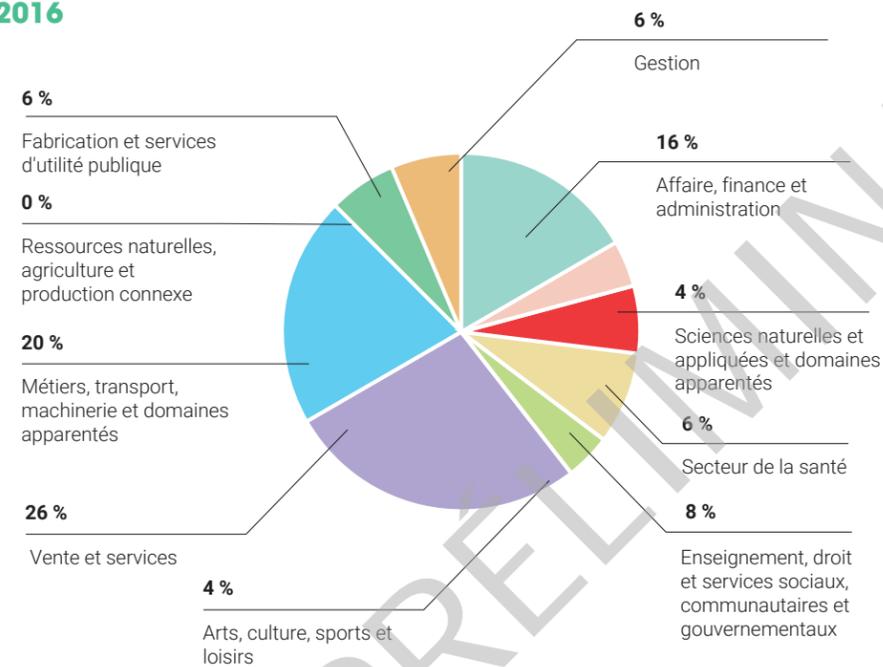
Quant au revenu moyen des montréalais est de 44 960\$ en 2021, soit inférieur à la moyenne de l'agglomération montréalaise estimée à 53 250\$. De même, le revenu moyen des ménages est établi à 77 000\$, tandis que la moyenne de l'agglomération est 15 000\$ supérieur.

FIGURE 6

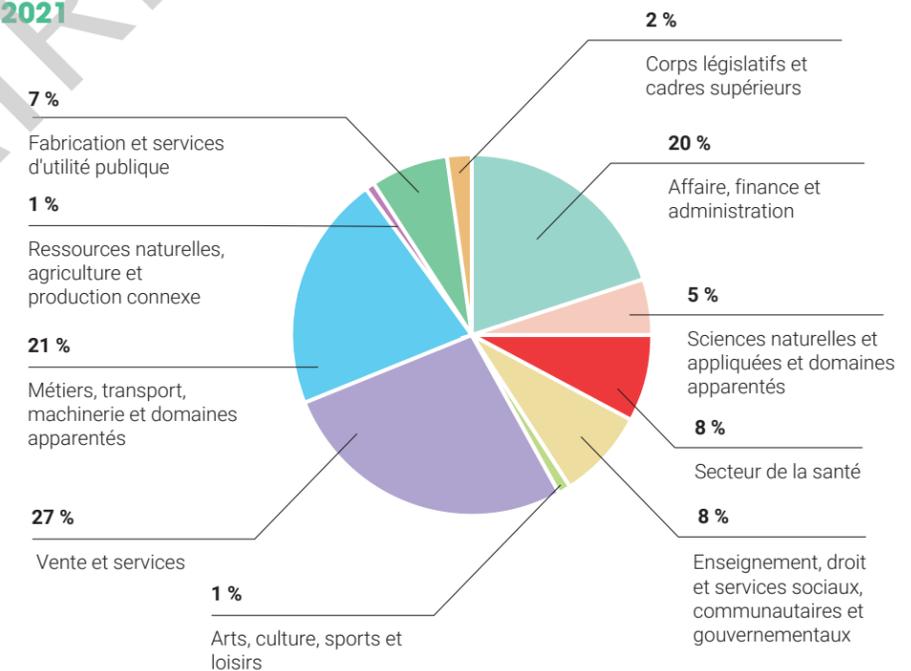
### POPULATION ACTIVE TOTALE ÂGÉE DE 15 ANS ET PLUS SELON LA PROFESSION

Statistiques Canada, 2016 et 2021

2016



2021



**44 960 \$**  
Revenu moyen par bénéficiaires

**77 000 \$**  
Revenu moyen par ménages

**65%**  
de la population de 15 ans et plus est sur le marché du travail

**48%**  
de la population a un revenu compris entre 20 000 \$ et 50 000 \$ par année

## DÉPLACEMENTS

Près de 8 travailleurs montréalais sur 10 se déplacent hors de leur ville et autre part sur l'île de Montréal pour des motifs de travail. Seulement 10% des résidents de Montréal-Est habitent et travaillent au sein de la ville.

Considérant que leur lieu de travail se trouve majoritairement hors de Montréal-Est, le mode de déplacement de prédilection des travailleurs montréalais est la voiture. Néanmoins, ils sont 11% à se déplacer à pied et 11% en transport en commun.

Toutefois, selon l'enquête Origine-Destination réalisée en 2018 à travers la région métropolitaine, les déplacements attirés à Montréal-Est sont motivés à 50% par le travail.

FIGURE 7  
**MODE DE TRANSPORT POUR LE TRAVAIL DES RÉSIDENTS DE MONTRÉAL-EST ÂGÉS DE 15 ANS ET PLUS**  
Statistiques Canada, 2021

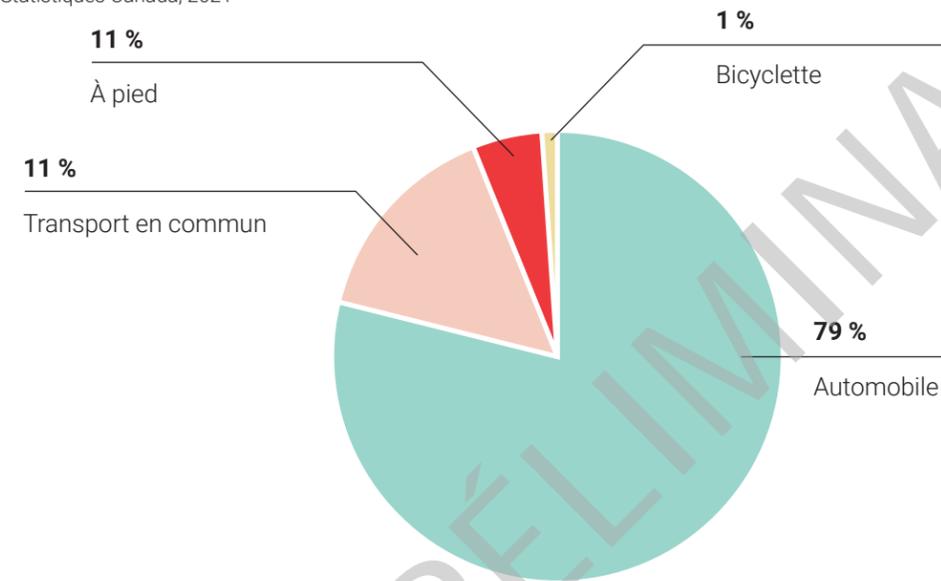


FIGURE 8  
**DESTINATIONS DE TRAVAIL DES RÉSIDENTS DE MONTRÉAL-EST ÂGÉS DE 15 ANS ET PLUS**  
Statistiques Canada, 2021

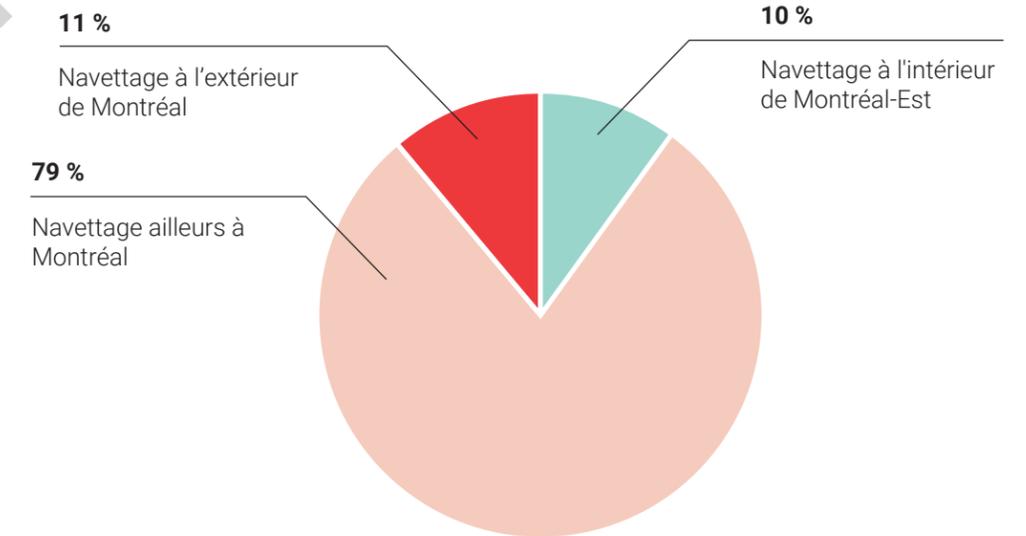
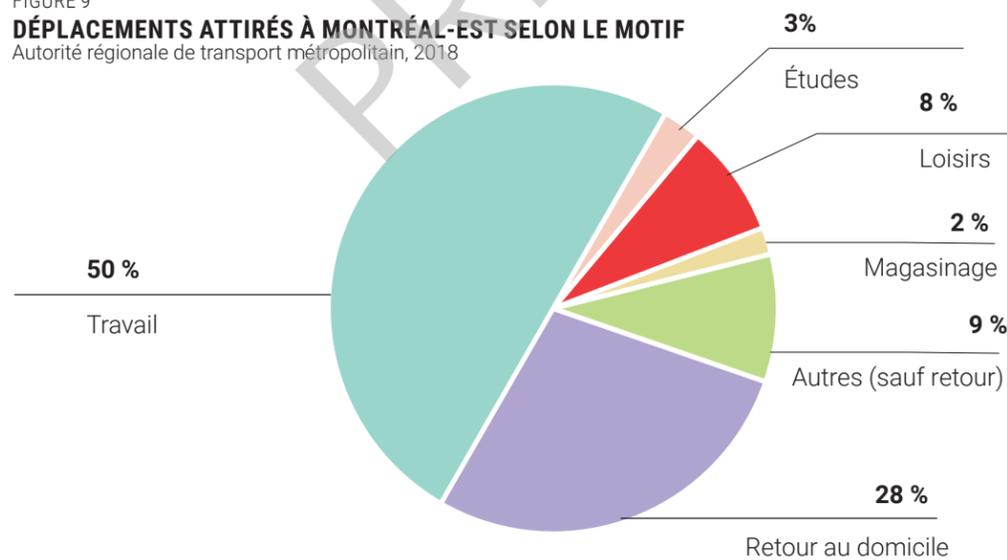


FIGURE 9  
**DÉPLACEMENTS ATTIRÉS À MONTRÉAL-EST SELON LE MOTIF**  
Autorité régionale de transport métropolitain, 2018



SECTION 3

# ANALYSE TYPO-MORPHOLOGIQUE

L'analyse typomorphologique étudie les composantes physicospatiales du territoire du PPU. Celle-ci permet également d'identifier les potentiels et contraintes liés aux composantes du paysage urbain notamment concernant le cadre bâti, l'architecture, les usages, et les potentiels de développement.

## MORPHOLOGIE URBAINE

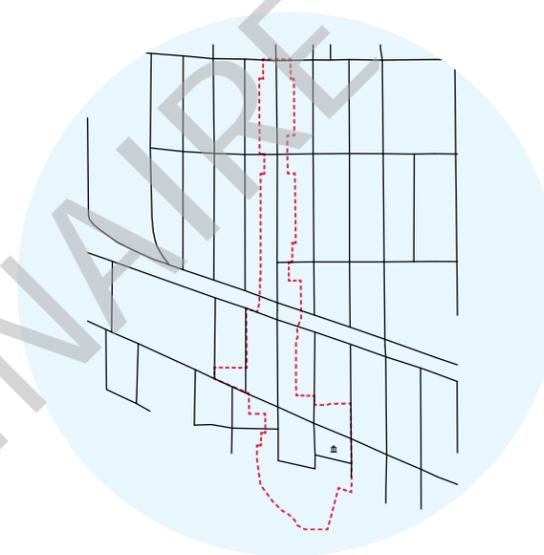
La trame viaire se caractérise par la présence de la voie ferrée qui vient dicter la forme des îlots. En effet, les rues viennent s'interrompre sur celle-ci. Seule, l'avenue Broadway permet de franchir la voie ferrée. La présence du chemin de fer vient créer une barrière physique et ainsi une discontinuité dans la trame de rues. La présence de la rive est également un facteur important dans la trame urbaine puisque nombreuses rues se terminent sur celle-ci. On remarque également à travers la trame orthogonale une rupture des lignes très droites par la diagonale de la rue Notre-Dame qui épouse la forme de la rive de l'île.

En ce qui concerne le parcellaire, il se distingue par la présence de lots très réguliers de petite dimension mélangés à des lots de grande dimension de forme irrégulière qui accueillent des bâtiments de gabarit important.

Dans l'ensemble, le cadre bâti présente un grain fin avec des bâtiments de petites tailles implantés à proximité les uns des autres. À travers cette morphologie urbaine se ponctuent des bâtiments de grand gabarit. Dans le secteur du PPU, le cadre bâti est assez diversifié sur le plan de la forme, des gabarits et de l'implantation.

Certains vides actuels seront comblés à court terme par de nouvelles constructions de plus grand gabarit que le fin grain bâti du secteur.

LE SYSTÈME VIAIRE



LE PARCELLAIRE



LE CADRE BÂTI  
ÉTAT ACTUEL



LE CADRE BÂTI  
ÉVOLUTION À COURT TERME



## CADRE BÂTI ET ARCHITECTURAL

Le cadre bâti du secteur du PPU se démarque par son irrégularité se dévoilant par la variation des hauteurs, des implantations, des gabarits et des styles architecturaux.

On constate un cadre architectural de faible qualité qui se compose de bâtiments de styles très variés provenant des différentes années de construction.

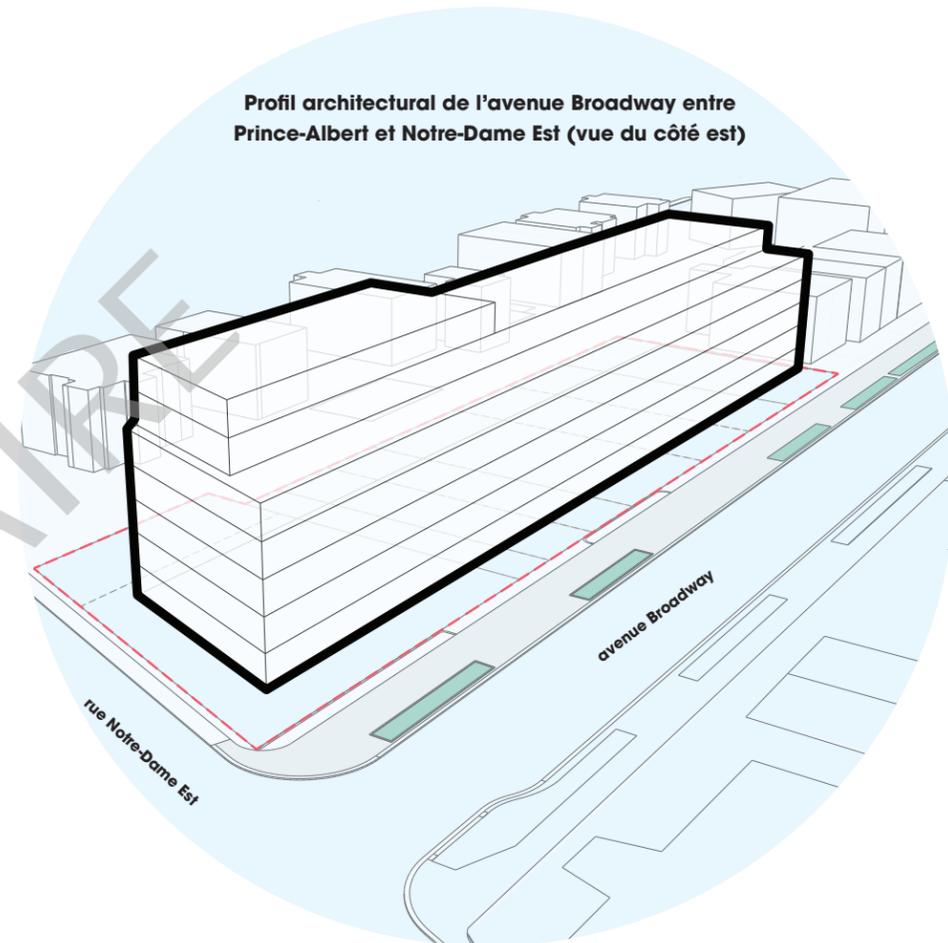
En pleine transformation de son paysage urbain, le territoire du PPU comprend des bungalows d'après-guerre côtoyant des ensembles résidentiels contemporains, tel que le récent projet M Montréal-Est. Plusieurs multi-plexes ont également vu le jour au nord de la rue Victoria depuis les dernières années. Cette hétérogénéité se reflète également dans le profil des hauteurs du secteur, où des bâtiments de forte hauteur cohabitent avec des maisons unifamiliales.

De plus, plusieurs établissements commerciaux axés sur l'entretien et la vente de pièces et d'automobiles et dont l'usage est non compatible avec les résidences,

ont un faible intérêt architectural. Ces bâtiments ainsi que leur implantation viennent créer un effet déstructurant sur le paysage urbain. Ils s'implantent en fond de lot, ce qui laisse comme interface avec la rue d'importantes aires de stationnement de surface. Celles-ci créent des vides et des ruptures dans l'encadrement de la rue, en plus d'occasionner des îlots de chaleur.

Il résulte de l'analyse du profil architectural de l'avenue Broadway le constat suivant: le cadre bâti existant n'optimise pas l'encadrement de la rue et ne rassemble pas encore les conditions gagnantes qui assurent sa convivialité.

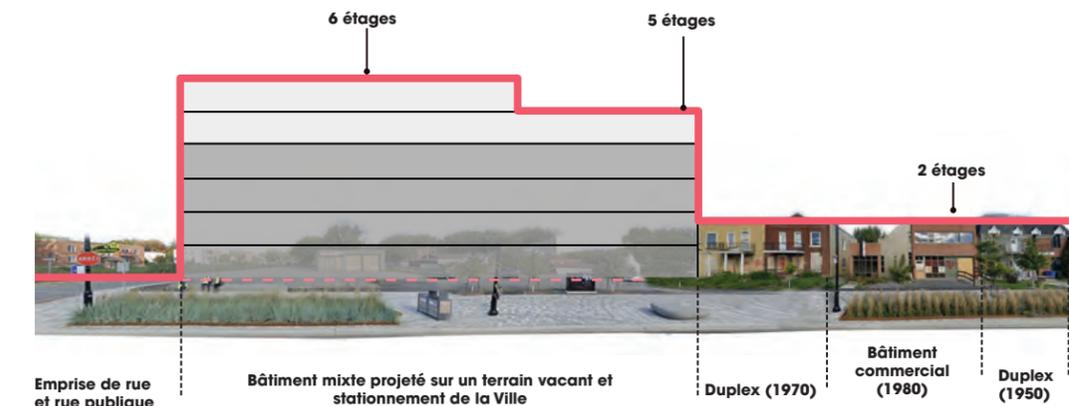
Les projets immobiliers réalisés dans les dernières années et ceux à venir à court terme ont un effet bénéfique sur le paysage urbain en offrant un encadrement bâti continu. Certains d'entre eux ont réalisé un remembrement de lots afin d'élargir leur potentiel de développement et réaliser des projets de plus grande envergure.



Profil architectural Avenue Broadway entre Prince-Albert et Notre-Dame Est (vue du côté ouest)



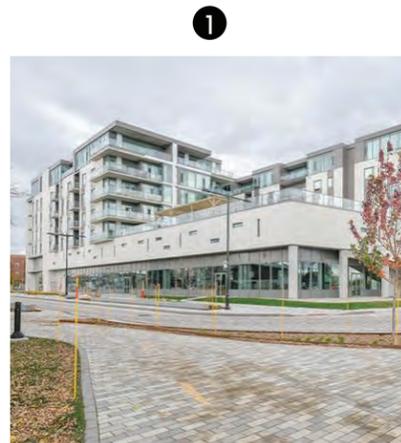
Profil architectural Avenue Broadway entre Prince-Albert et Notre-Dame Est (vue du côté est)



## USAGE RÉSIDENTIEL

La récente mutation que le secteur Broadway a connue et est en train de vivre permet le redéveloppement de plusieurs terrains qui étaient occupés par d'importantes aires de stationnement permettant ainsi de faire place à de nouveaux projets mixtes en front de rue. Ces projets assurent une meilleure intégration notamment par l'application des critères du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui permet de mieux encadrer le développement et de créer un cadre bâti en relation avec la rue.

L'occupation plus récente du secteur Broadway a amené des propriétaires occupants et une nouvelle vague de résidents attirés par les attributs qu'offrent ces ensembles résidentiels. Le M Montréal-Est est un excellent exemple.



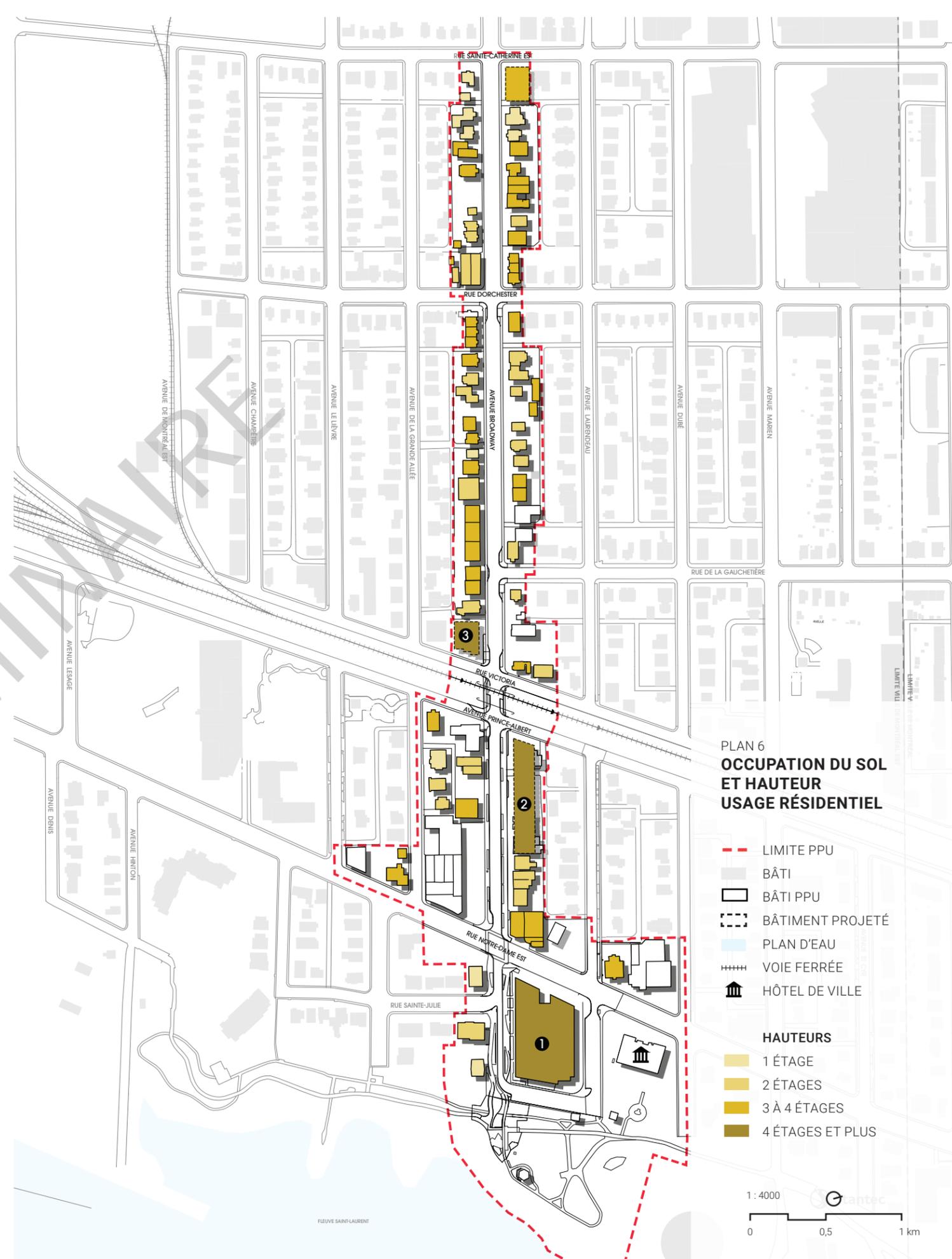
**1 M Montréal-Est (projet construit)**  
Source: Site du promoteur immobilier



**2 37 avenue Broadway (à venir)**  
Source: Document pour CCU de Groupe Evoludev



**3 42 avenue Broadway (à venir)**  
Source: Document pour CCU de Geiger architectes



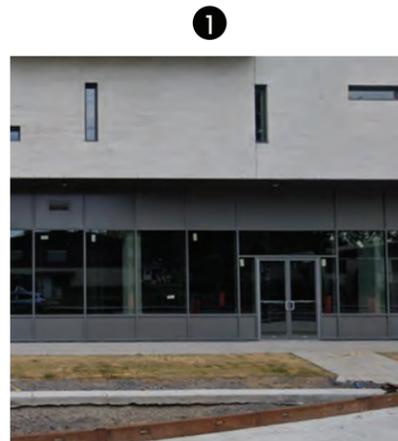
## USAGE COMMERCIAL

Bien que l'avenue Broadway ait été autrefois une artère commerciale dynamique, elle est aujourd'hui relativement dévitalisée et comprend encore quelques commerces.

Plusieurs commerces présents dans le secteur du PPU sont liés à l'entretien de voitures et autres usages mécaniques tels que le Centre de pneus et d'entretien de Montréal-Est, Auto KBL un vendeur de voitures d'occasion, l'atelier mécanique AMM. On y trouve également des services liés à la construction tel que BL Maçonnerie ainsi qu'un service d'entretien de chauffage et plomberie. Ces commerces occupent parfois de très grandes superficies, en plus de comporter des nuisances visuelles et sonores. Ce type de commerce n'est plus comptable avec l'intention de faire du secteur Broadway le centre-ville de Montréal-Est et est voué à

être éventuellement relocalisé afin de mieux encadrer le redéveloppement du secteur.

Quelques commerces de proximité sont également présents tels qu'un dépanneur et une boucherie. La boucherie Marché Montréal-Est est d'ailleurs une institution, il s'agit d'un distributeur à l'échelle métropolitaine. On y compte également une pharmacie qui occupe une partie du bâtiment où se trouve l'hôtel de ville.



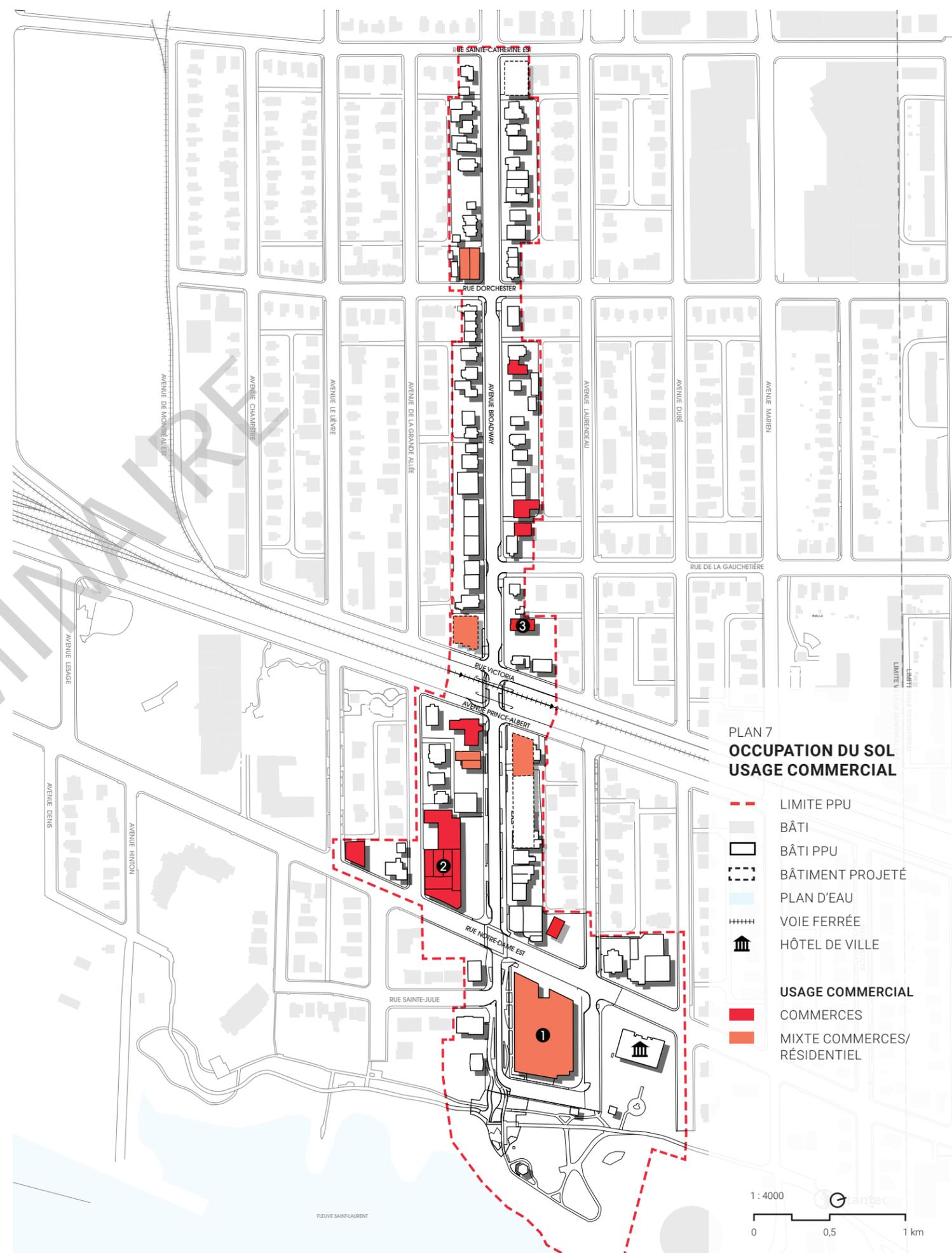
**Locaux commerciaux à louer du M Montréal Est**  
Source: Google street View



**Centre de pneus et d'entretien Montréal-Est**  
Source: Google street view



**Boucherie Marché Montréal-Est**  
Source: Stantec

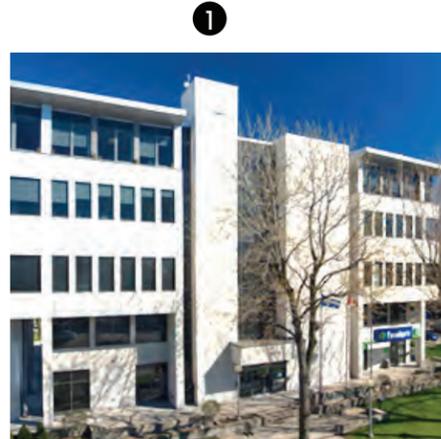


## USAGE PUBLIC

On trouve deux bâtiments à usage public dans le secteur du PPU. Le premier est l'hôtel de ville, qui suite à un important séisme en 1988 a dû être démoli et reconstruit au même endroit. Le second est la caserne no.8 de Montréal-Est.

À proximité du secteur du PPU se trouve l'école primaire Saint-Octave, la seule école de Montréal-Est, ainsi que le Centre récréatif Édouard-Rivet. Ce dernier s'agit d'un important centre de récréation qui comprend une piscine, des salles communautaires, des salles pour la tenue de cours variés, où de nombreuses activités ont lieu au courant de l'année. Il s'agit d'un pôle récréatif très important pour la communauté environnante. Le bâtiment a également connu d'importants travaux de rénovation en 2021.

La présence de ces bâtiments publics contribue au sentiment d'appartenance de la communauté.



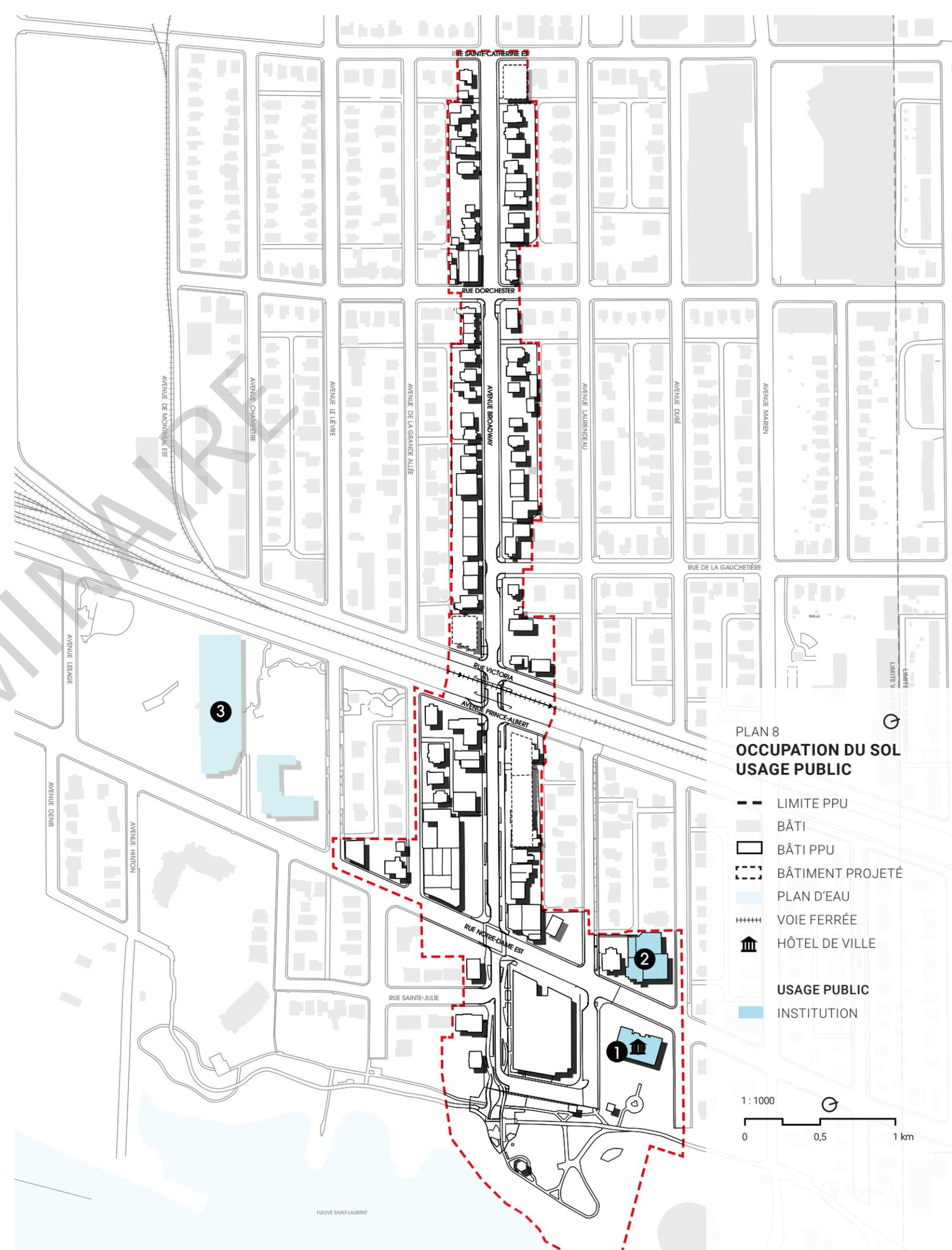
**Hôtel de Ville de Montréal-Est**  
Source: Ville de Montréal-Est



**Caserne no.8**  
Source: Service de sécurité incendie de Montréal



**Centre récréatif Édouard-Rivet**  
Source: Prévost Portes et Fenêtres





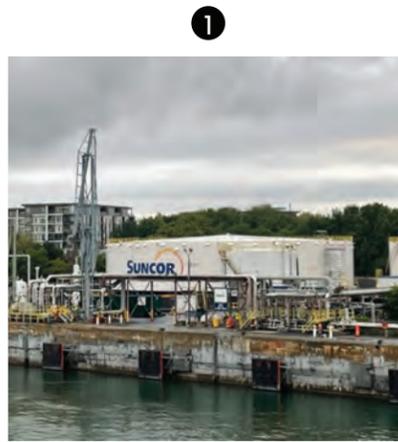
## USAGE INDUSTRIEL

Réputé pour son passé industriel prospère, Montréal-Est constitue encore aujourd'hui une des plus importantes villes industrielles du Canada.

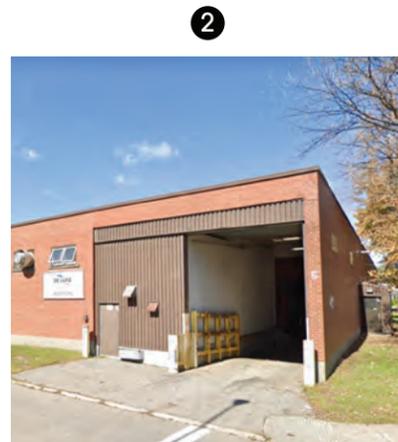
Bien que de nombreuses industries aient déplacé leurs activités à l'extérieur de la ville, l'industrie occupe encore une place importante et constitue une des principales activités économiques du territoire. La cohabitation de l'industrie avec les autres usages comporte des enjeux en termes de nuisances sonores, visuelles, olfactives et également en termes de qualité de l'air. Il s'agit d'une réalité avec laquelle Montréal-Est doit conjuguer depuis l'arrivée de grandes industries liées à la pétrochimie suite à l'implantation de la première raffinerie en 1915.

Plusieurs sites occupés par les raffineries sont aujourd'hui désaffectés. Ce changement d'occupation constitue un enjeu important en ce qui a trait à l'aménagement urbain puisqu'il s'agit d'îlots surdimensionnés auxquels les sols sont généralement lourdement contaminés.

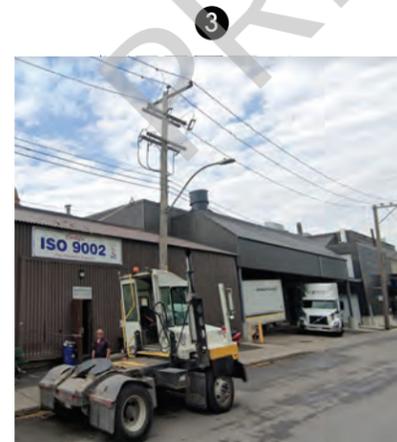
Le secteur du PPU ne comporte aucun usage industriel. Certaines industries liées à la production ainsi que la *Suncore Energy Inc.* spécialisée en pétrochimie et localisée sur un site riverain sont les principaux établissements industriels à proximité du secteur du PPU.



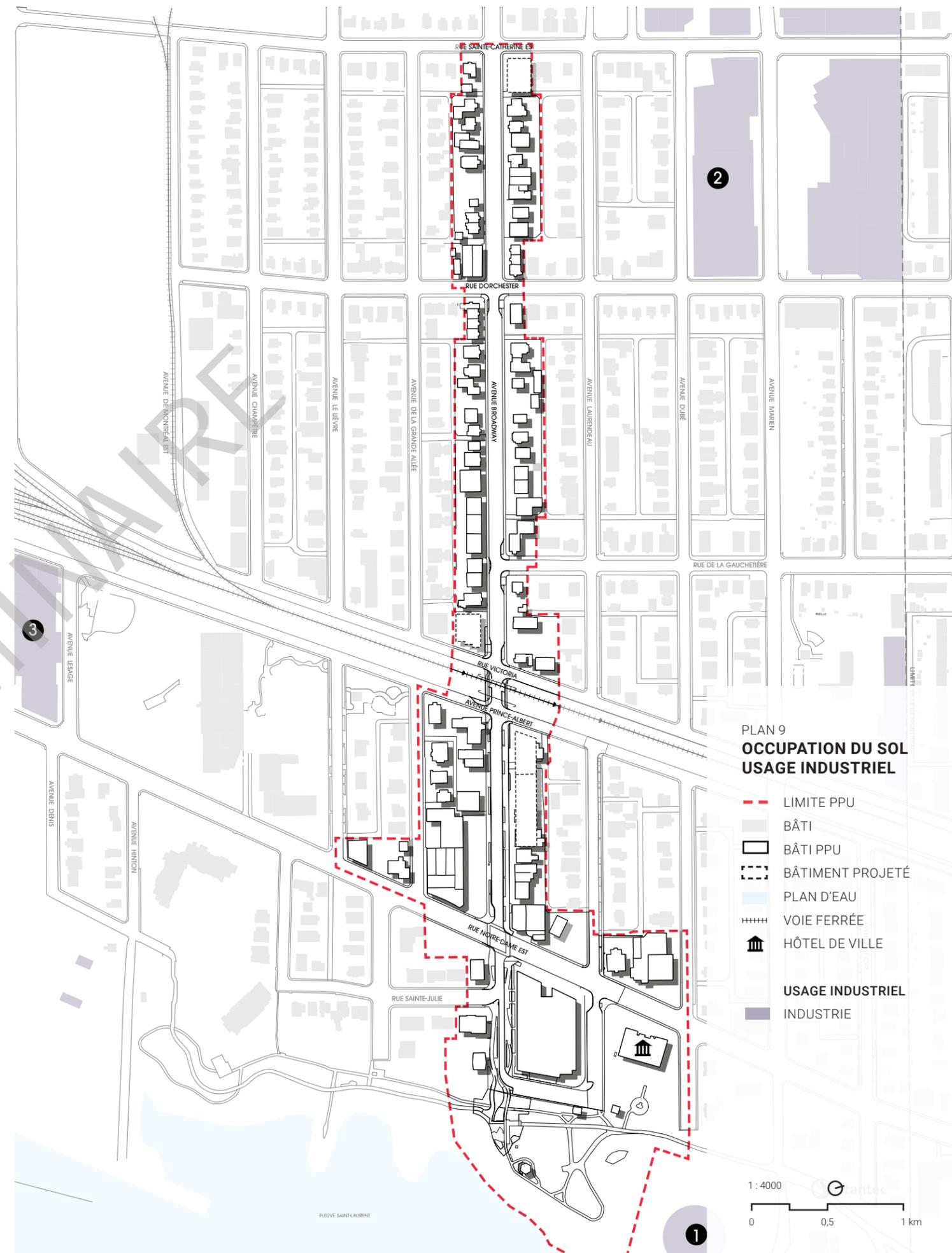
**Suncore**  
Source: Google Street View



**De Luxe packaging**  
Source: Google Street View



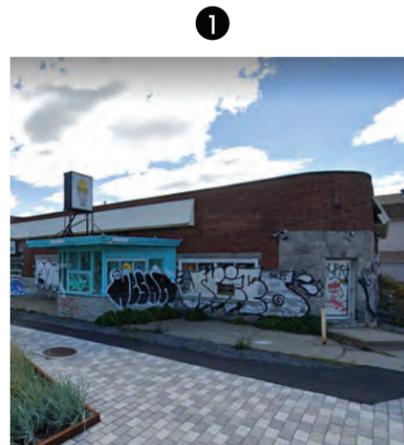
**Industrie sur Lesage**  
Source: Google Street View



## LOTS ET BÂTIMENTS VACANTS

Le secteur du PPU présente un important potentiel de redéveloppement. De nombreux lots et bâtiments de l'avenue Broadway sont vacants et propices à accueillir de nouveaux projets de redéveloppement. Plusieurs bâtiments vacants seront prochainement démolis en raison du règlement municipal régissant la démolition d'un bâtiment vacant après un an de vacance. Ces lots bientôt vacants s'ajouteront aux opportunités de revalorisation.

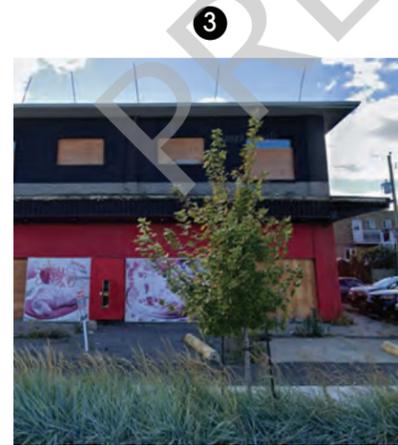
Certains terrains ont déjà été acquis et plusieurs projets immobiliers ont vu le jour tel que le M Montréal-Est et d'autres seront réalisés prochainement. Parmi ceux-ci, le 37 avenue Broadway qui a fait l'objet d'une opération cadastrale afin de se déployer sur plusieurs lots. Ce projet sera structurant pour l'avenue Broadway et permettra de générer un cadre bâti continu et intéressant et participera à la convivialité et la vitalité du secteur.



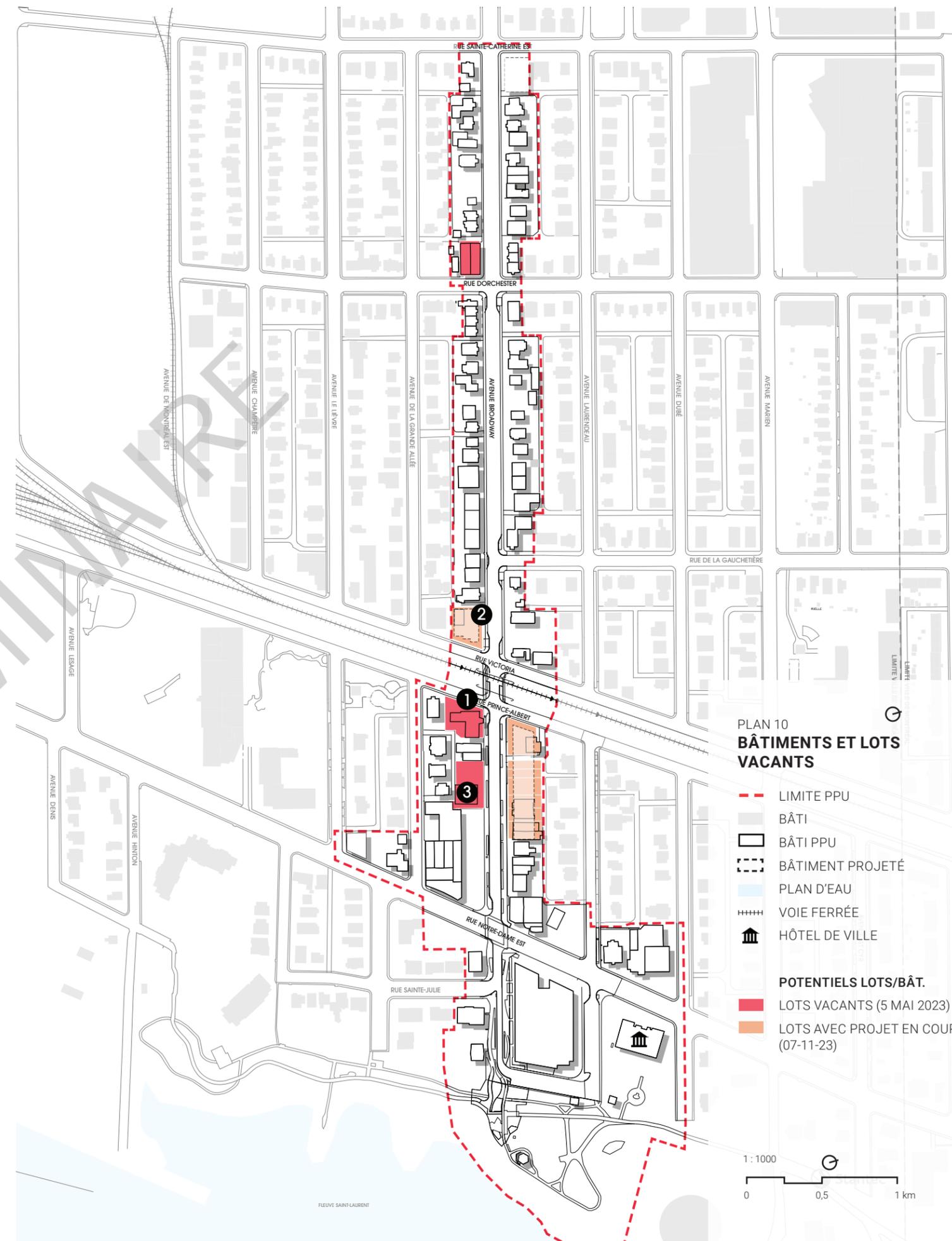
**Le 38 avenue Broadway**  
Source: Google Street View



**Le 42 avenue Broadway**  
Source: Google Street View



**Le cadre bâti**  
Source: Google Street View



SECTION 4

# ANALYSE DE LA MOBILITÉ

La section de l'analyse de la mobilité traite de l'ensemble des modes de transports et des déplacements dans le secteur du PPU. L'analyse permet d'illustrer la desserte, d'identifier les lacunes et les opportunités.

## RÉSEAU VIAIRE

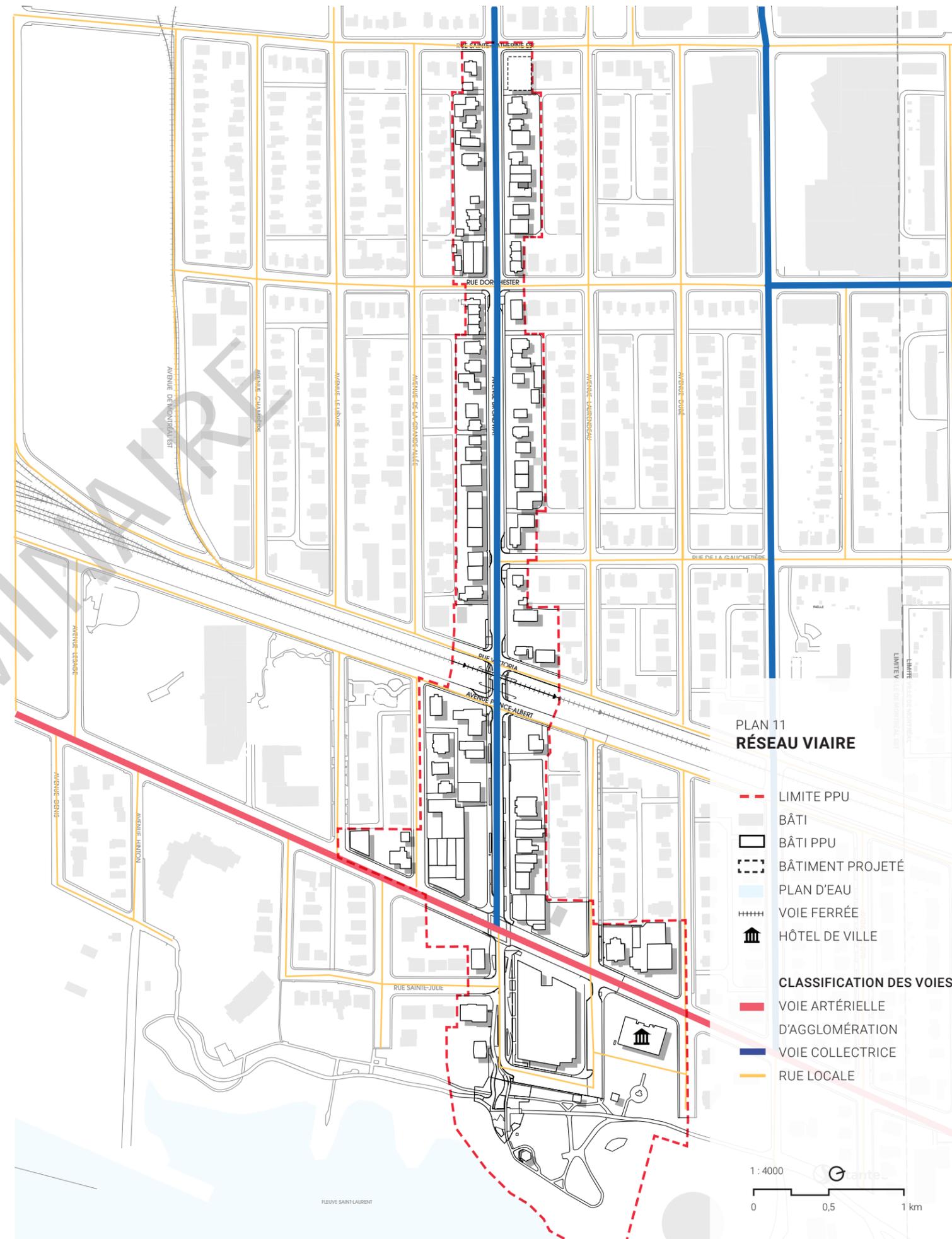
L'avenue Broadway est une voie collectrice assurant les déplacements dans l'axe nord sud. Elle s'inscrit dans un secteur principalement composé de rues locales.

L'avenue Broadway rejoint la rue Notre-Dame, une artère secondaire qui facilite les déplacements en direction est-ouest. Il s'agit d'une voie importante qui connecte Montréal-Est au reste de l'île, dont le centre-ville de Montréal.

La portion de l'axe à l'étude comporte de nombreux feux de circulation notamment aux croisements des rues Notre-Dame, Prince-Albert, Victoria, Dorchester et Sainte-Catherine assurant une sécurité des traverses. La présence d'un passage à niveau permet de franchir la voie ferrée.

L'avenue Broadway est à double sens sur l'ensemble de l'axe, excepté pour un tronçon compris entre la rue Notre-Dame et le parc de l'Hôtel-de-Ville où celle-ci devient à sens unique en direction sud. D'ailleurs, le tronçon de l'avenue Broadway entre le parc de l'Hôtel-de-Ville et la rue Dorchester a été récemment réaménagé.

La limite de vitesse sur l'avenue Broadway est de 30 km/h. L'avenue Broadway croise les divers corridors scolaires de l'école Saint-Octave.



## TRANSPORT ACTIF

Le sud du secteur à l'étude est marqué par la présence du réseau cyclable. La piste cyclable de la route verte n°5 traverse les espaces verts bordant le fleuve jusqu'au parc de l'Hôtel-de-Ville. Cette piste cyclable permet de rejoindre le centre-ville de Montréal et la pointe est de l'île. Elle se connecte également à la piste multifonctionnelle de l'avenue Broadway qui a récemment été aménagée dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue. Cette piste prend place du côté est de l'avenue Broadway et permet la circulation bidirectionnelle des piétons et des cyclistes de manière partagée. Celle-ci rejoint le réseau cyclable local composé de bandes cyclables. De plus, deux stations de Bixi se retrouvent à proximité de l'axe Broadway.

La présence de stationnements hors rue sur Broadway constitue un enjeu pour la sécurité des cyclistes qui doivent rester vigilants aux voitures qui accèdent aux stationnements.

La desserte en pistes cyclables balisées demeure limitée dans la portion nord du secteur du PPU. Considérant la présence d'importants sites industriels au nord, la plupart des liens cyclables dirigent les usagers davantage en direction est-ouest, plutôt qu'en direction nord-sud.

## PIÉTONNISATION

Les nouveaux aménagements conçus dans le cadre du réaménagement de l'avenue Broadway, réalisés entre la rue Dorchester et le parc de l'Hôtel-de-Ville, mettent de l'avant le piéton et participent à la conviabilité de la marche.

Les travaux de réaménagement ont inclus l'élargissement des trottoirs, l'intégration de mobilier urbain et de larges fosses de plantation, la mise en place de traverses et feux piétons, la sécurisation du passage à niveau permettant ainsi de bonifier et faciliter les déplacements à pied. Sur l'ensemble de l'avenue Broadway, les corridors de marche sont supérieurs à 1,5 mètre.

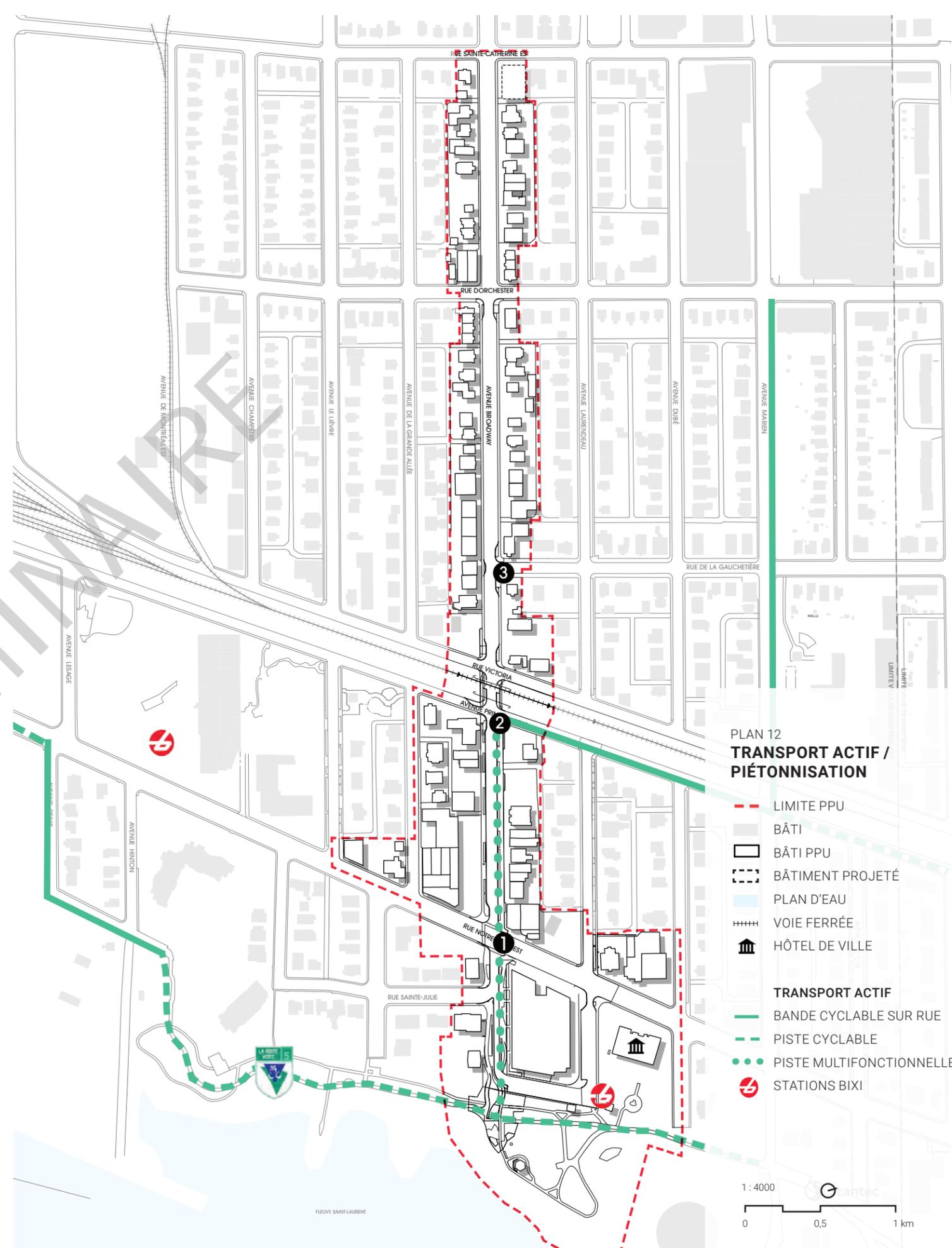
Les intersections de Broadway avec les rues Notre-Dame, Prince Albert, Victoria et Dorchester ont été traitées uniformément avec des pavés de béton, des bordures en granite et du mobilier urbain.

Le tronçon entre les rues Sainte-Catherine et Dorchester n'a pas subi de réaménagement.



**Revitalisation des intersections en priorisant le piéton**

Source: Google Street View



## TRANSPORT COLLECTIF

Quatre lignes d'autobus de la STM desservent le secteur de l'avenue Broadway offrant notamment des connexions avec les stations du métro et d'autres lignes d'autobus.

La ligne 187 E-O dessert l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles jusqu'à la station de métro Honoré-Beaugrand sur la ligne verte en 15 minutes. La ligne 189 E-O connecte également la pointe de l'île jusqu'au métro Honoré-Beaugrand. Les arrêts d'autobus de cette ligne d'autobus sont plus nombreux et plus rapprochés que les autres lignes. La ligne 86 E-O serpente à travers Rivière-des-Prairies, passant par l'avenue Broadway. Son tracé dessert plusieurs secteurs de Montréal-Est, qui ne sont pas desservis par d'autres lignes d'autobus du secteur.

La ligne 410 Express suit la rue René-Lévesque à partir du centre-ville de Montréal depuis la rue de la Montagne jusqu'à la pointe de l'île à Rivière-des-Prairies. Un seul arrêt est inclus dans le secteur du PPU à l'étude.

Toutefois, cette ligne d'autobus est présentement l'un des moyens les plus direct et rapide pour se rendre au centre-ville de Montréal en moins de 45 minutes.

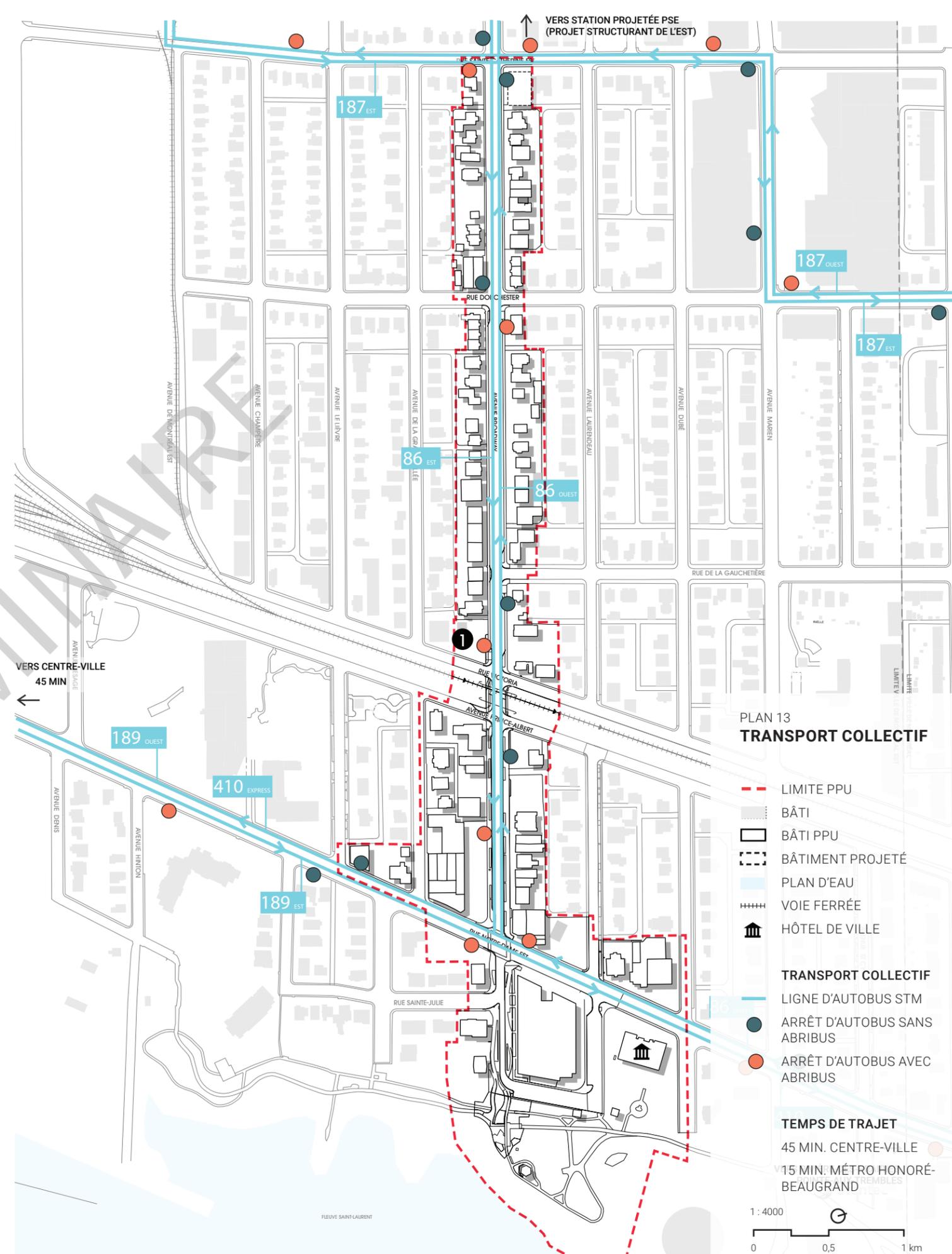
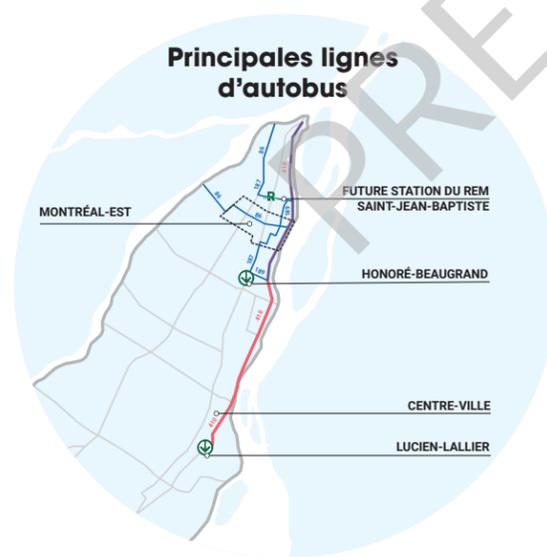
Parallèlement, plusieurs arrêts d'autobus sont présents dans le secteur du PPU. Plusieurs arrêts de l'avenue Broadway possèdent des abribus, et certains sont aménagés avec des placettes comportant du mobilier urbain (bancs, assises, corbeilles à rebuts, etc.).

Montréal-Est pourrait également être desservie par le projet structurant de l'Est (PSE), anciennement appelé «REM de l'Est». Bien que la localisation exacte de la potentielle station reste à être déterminée, son implantation à proximité au secteur du PPU pourrait avoir une incidence considérable sur son développement à venir en facilitant les déplacements vers le centre-ville de Montréal.



**Réaménagement complet des arrêts d'autobus**

Source: Google Street View



## STATIONNEMENT

Les stationnements de type sur rue et hors rue sont présents sur l'avenue Broadway et le long des rues avoisinantes. Ceux-ci desservent les résidents et les visiteurs du secteur. Le secteur à l'étude se caractérise par un accès facile par son offre en stationnements libres et gratuits.

Il n'y a pas de vignettes de stationnement sur l'avenue Broadway et la majorité des stationnements sur rue sont non tarifés. Les restrictions pour le stationnement sur l'avenue Broadway sont essentiellement pour le nettoyage de rue et le déneigement selon une plage horaire précise ou en fonction des intempéries. Les plages horaires d'interdiction de se stationner sont variables sur l'ensemble du secteur et varient en fonction du côté de la rue ainsi que de l'emplacement des places de stationnement par rapport aux intersections.

Le stationnement n'est pas permis dans les zones désignées pour les arrêts d'autobus et aux accès pour les stationnements hors rue. Les nombreuses entrées charretières qui ponctuent l'avenue Broadway réduisent le nombre de cases de stationnement sur rue.

On constate une forte présence de stationnements hors rue principalement associés aux activités commerciales. Les aires de stationnement liées aux activités commerciales offrent un nombre de places élevées et sont principalement localisées dans la portion sud de l'avenue Broadway. Certains de ces stationnements de surface sont situés sur les terrains résidentiels et semblent fortement utilisés.



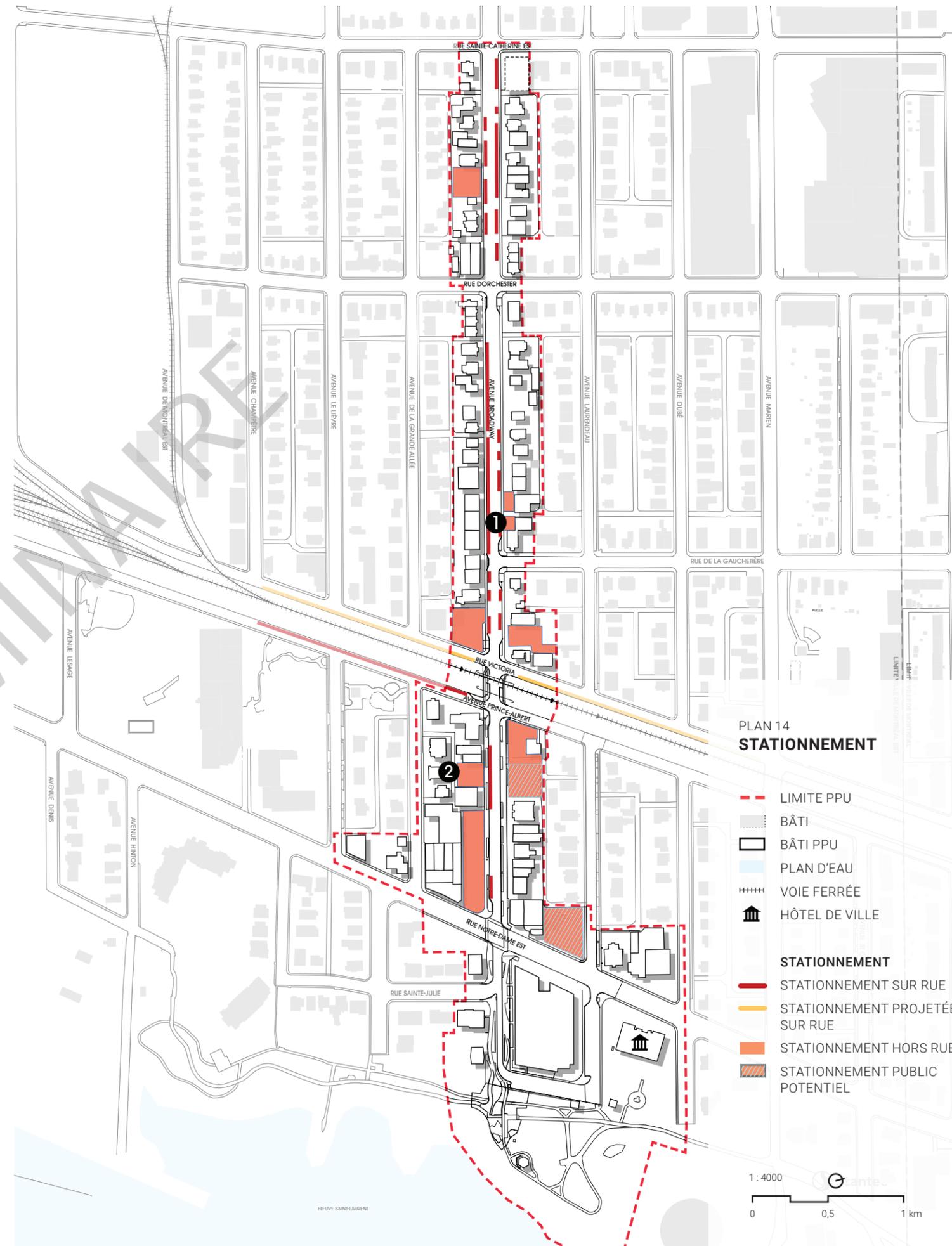
**Stationnement sur rue**

Source: Google Street View



**Stationnement hors rue**

Source: Google Street View



SECTION 5

# ANALYSE DES COMPOSANTES PAYSAGÈRES

La présente section permet d'illustrer les composantes paysagères du secteur visé par le PPU, notamment l'analyse des parcs et espaces verts, la canopée, l'aménagement du domaine public et le mobilier urbain.

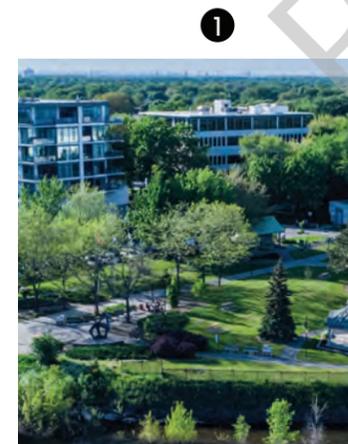
## PARCS ET ESPACES VERTS

La plupart des espaces verts du secteur du PPU sont situés dans la portion sud. À cet égard, deux parcs identifiés parmi la douzaine d'espaces inclus au Plan directeur des parcs et espaces verts de Montréal-Est sont inclus dans le secteur du PPU. Les interventions proposées dans ce document sont diversifiées et visent à augmenter la fréquentation des parcs dans Montréal-Est.

Le premier parc est le parc de l'Hôtel-de-Ville situé sur la rive du fleuve Saint-Laurent. Ce vaste espace vert constitue le poumon vert de Montréal-Est. En plus d'offrir des espaces de détente aux citoyens, il accueille également plusieurs événements et rassemblements durant l'année.

Le second parc compris dans le secteur du PPU est le parc Henri-Leroux. Cette aire de verdure, met en exhalé les trois cloches de l'ancienne église Saint-Octave. Ce parc devra faire l'objet d'un réaménagement prochainement.

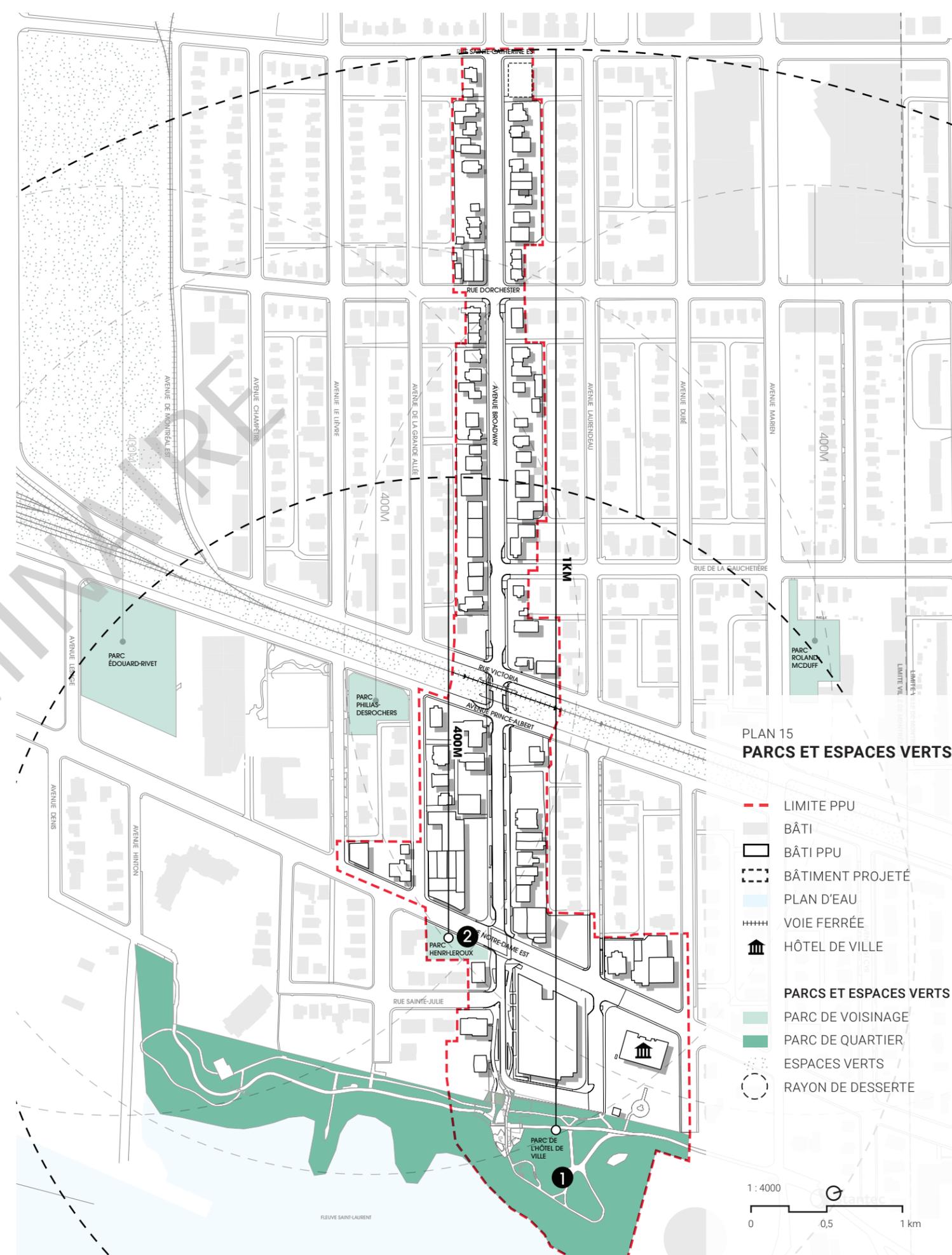
L'emprise de la voie ferrée du CN constitue également un espace vert pour le secteur. Nombreux arbres ont récemment été plantés dans le cadre du Plan d'action forêt urbaine menée par la Soverdi.



**1**  
**Parc de l'Hôtel-de-Ville**  
Source: Site Montréal-Est



**2**  
**Parc Henri-Leroux**  
Source: Site Montréal-Est



## CANOPIÉE

Comme l'ensemble de Montréal-Est, l'avenue Broadway est caractérisée par un couvert végétal faible. Cela s'explique notamment par la présence d'activités commerciales comportant d'importantes surfaces asphaltées qui limitent l'apport en végétation. Celles-ci s'observent sur l'ensemble du secteur du PPU et de manière plus significative entre les rues Notre-Dame et Victoria.

Sur l'ensemble du secteur, le couvert végétal est plutôt hétérogène, distribué de façon plus dense dans la portion sud de l'axe notamment dû à la présence du parc de l'Hôtel-de-Ville. Les arbres matures se retrouvent principalement sur le domaine privé et dans les parcs. Les arbres existants sont en quasi-totalité des essences de la famille des érables, dont plusieurs excèdent 10 mètres de hauteur. Peu de conifères sont présents dans le secteur.

La revitalisation de Broadway comporte près d'une cinquantaine d'arbres nouvellement plantés, à la fois dans les fosses de plantation et en bordure de rue. Les espèces suivantes se retrouvent sur l'avenue Broadway; Érable (*Acer*), Févier d'Amérique (*Gleditsia triacanthos*), Arbre aux quarante écus (*Ginkgo biloba*).



**Arbres matures existants**

Source: Google Street View



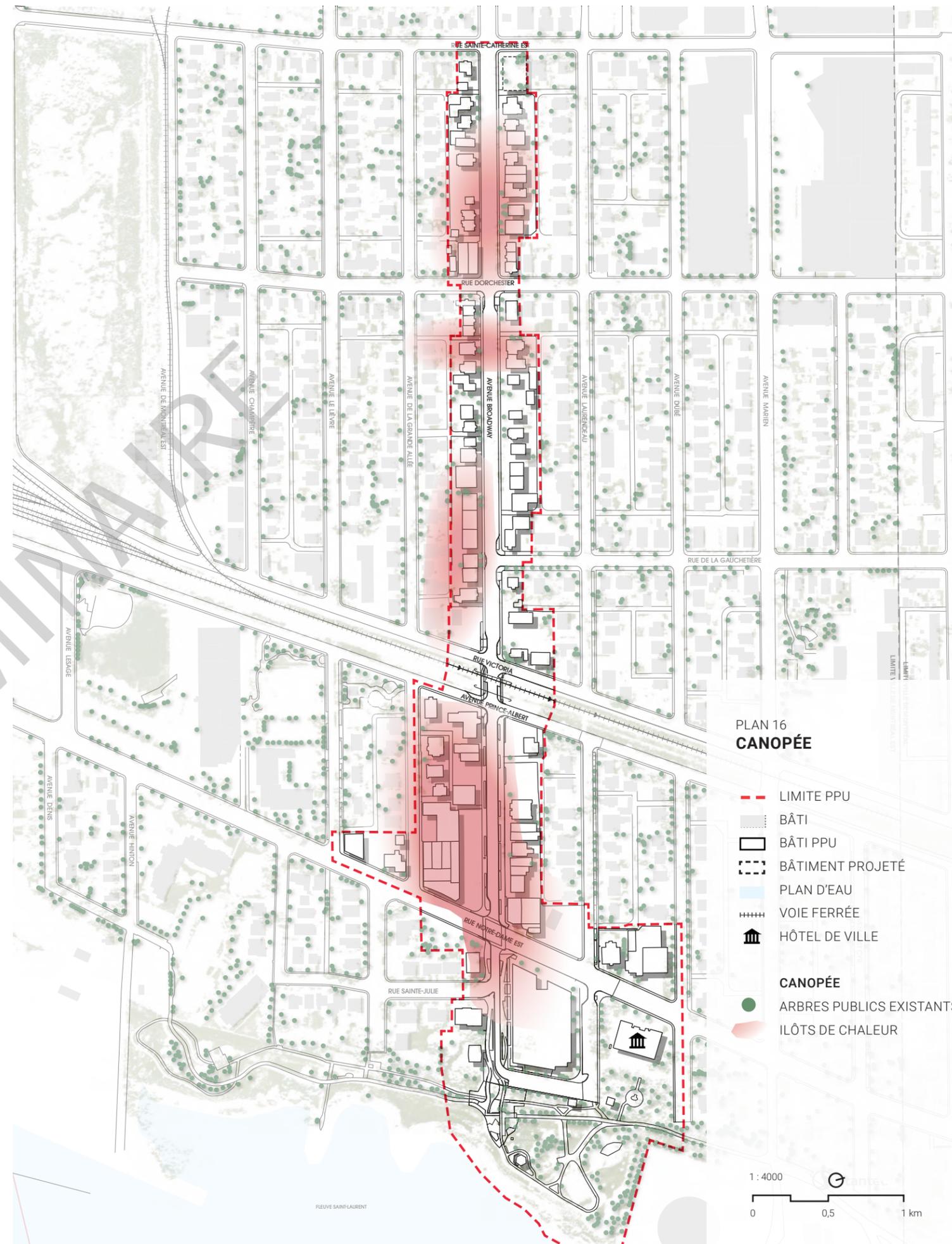
**Arbres matures existants**

Source: Google Street View



**Arbres de rue nouvellement plantés**

Source: Google Street View





## AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

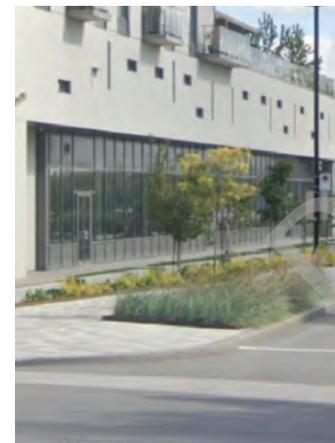
Le domaine public de l'avenue Broadway a complètement été réaménagé grâce à une série d'interventions visant la priorisation du piéton et des cyclistes. Le côté est de l'avenue Broadway accueille une piste multifonctionnelle. L'élargissement des trottoirs et l'intégration de saillies rendent la rue plus agréable et sécuritaire. Le traitement de Broadway est caractérisé par les surfaces en pavés de béton préfabriqués, la mise en place de mobilier urbain distinctif et l'intégration de fosses de plantation. De ce fait, les fosses de plantation sont plantées avec des arbres feuillus variés ainsi que des vivaces et graminées.

L'aménagement de l'avenue Broadway se divise en deux secteurs. Le premier secteur comprend l'espace entre le parc de l'Hôtel-de-Ville et la rue Prince-Albert. Le même traitement au sol se poursuit aux intersections par des traverses piétonnes pavées. Le second secteur entre les rues Victoria et Dorchester est composé de placettes pavées, de mobilier urbain et de saillies aux intersections et plus précisément aux arrêts d'autobus.

Toutefois, le paysage urbain renouvelé s'avère affecté négativement par la pollution visuelle générée lors de la collecte des matières résiduelles. La collecte des matières résiduelles dans les immeubles multilogements constitue un défi puisque la quantité de bacs sur rue est multipliée par le nombre de logement. Faute d'espace, les différents récipients sont visibles depuis le domaine public. Cette problématique est cependant résolue pour les nouveaux immeubles résidentiels qui comprennent des espaces prévus pour l'entreposage des matières résiduelles et qui prévoient les mécanismes de gestion à l'interne.

## MOBILIER

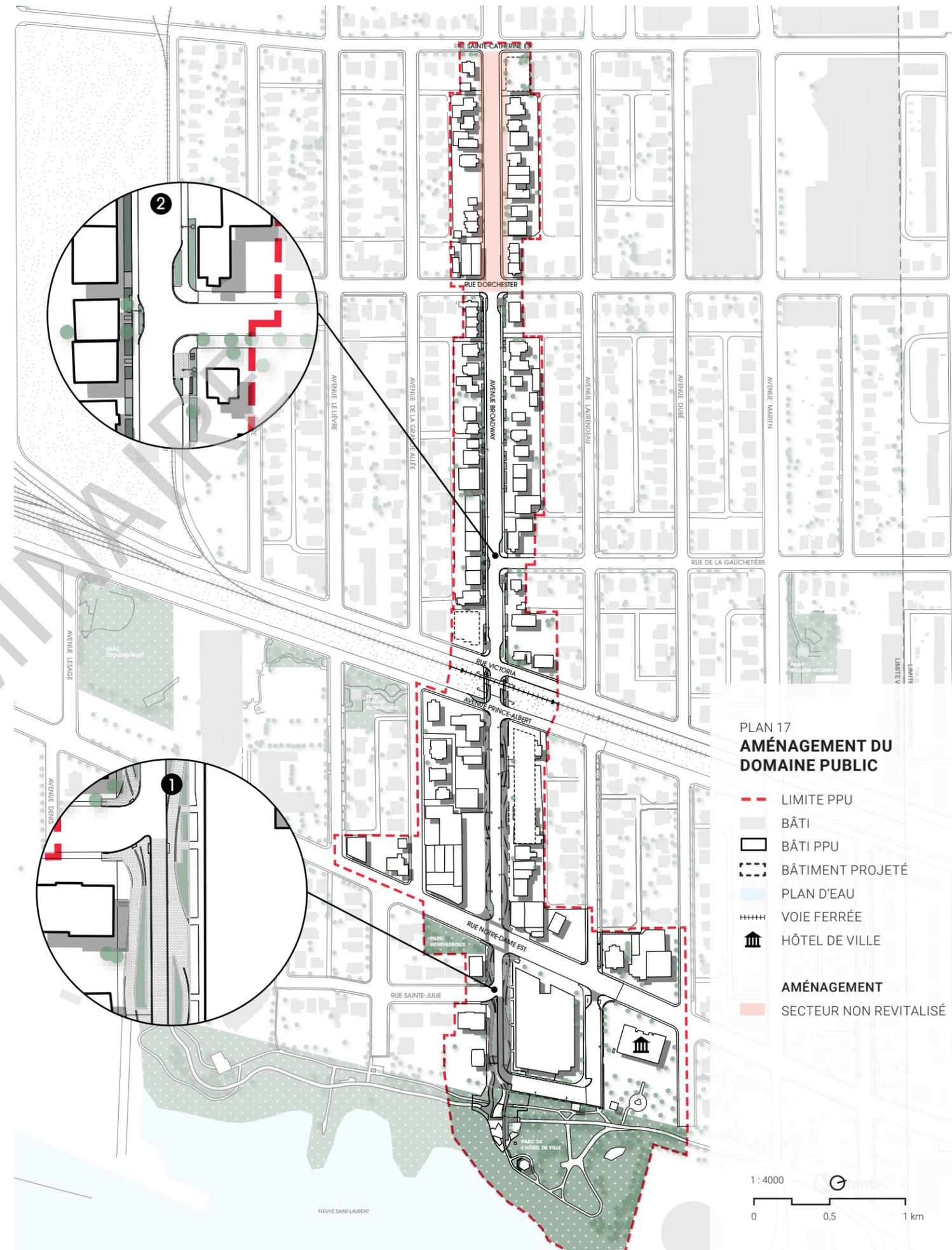
Jusqu'à la rue Dorchester, l'avenue Broadway a été embellie avec du mobilier urbain donnant une signature visuelle à la rue. Des bancs avec dossier apposés sur un muret de béton bordent les diverses placettes et sont accompagnés d'assises décoratives en forme de pierre naturelle, rappelant des galets en bord de cours d'eau. Quelques bancs sans dossier et des corbeilles à rebuts sont placés à proximité des abribus. Chaque intersection possède du mobilier urbain qui augmente le confort des usagers. Le mobilier urbain demeure neutre, simple et des tons clairs qui s'agencent aux pavés de béton et l'acier corten.



**Réaménagement du domaine public entre le parc de l'Hôtel-de-Ville et Prince-Albert**  
Source: Google Street View



**Mobilier urbain et saillies plantées, placette pavée**  
Source: Google Street View



SECTION 6

# SYNTHÈSE DE L'ANALYSE

L'analyse urbaine a permis d'identifier les potentiels et contraintes liés au redéveloppement du secteur du PPU du centre-ville de Broadway.



## SOCIODÉMOGRAPHIQUE

- › La grande majorité des montréalais/oise se déplacent en voiture pour se rendre à leur lieu de travail situé en dehors de la ville de Montréal-Est;
- › La population de Montréal-Est a augmentée de 14,1 % comparativement à 2016 en tant que résultante de la construction de plusieurs projets résidentiels de moyenne et grande densité;
- › En 2021, on comptait 2018 logements privés occupés à Montréal-Est, ce qui représente une variation de 16,4 % par rapport à 2016;
- › Le profil de la population rajeuni depuis 2016 avec la venue de jeunes familles attirées par une offre plus variée en logement et une volonté de créer un milieu de vie attractif et dynamique.



## MORPHOLOGIE URBAINE

- › Le cadre bâti présente des signes de détérioration physique et une faible qualité architecturale;
- › La présence de nombreux bâtiments à usage commercial liés à l'automobile nuisent au paysage et à la vitalité urbaine;
- › Plusieurs terrains sont disponibles au développement;
- › Plusieurs projets immobiliers sont en train de modifier positivement le paysage urbain.
- › Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'avenue Broadway permet d'encadrer les nouveaux projets urbains afin de mieux les intégrer au paysage urbain.



## MOBILITÉ

- › La réfection de l'avenue Broadway a permis d'améliorer le confort et la sécurité des piétons;
- › Les nombreuses traverses ainsi que le passage à niveau ont été sécurisés par la présence de passages piétons balisés, de saillies et de feux pour piétons;
- › Les modes de transport actifs sont favorisés avec la piste multifonctionnelle le long de l'avenue Broadway, entre les rues Notre-Dame et Prince-Albert;
- › Le lien cyclable de la route verte connecte le secteur du PPU au réseau cyclable métropolitain;
- › Plusieurs lignes d'autobus sur l'avenue Broadway permettent une connexion directe au centre-ville et desservant l'Est;
- › Plusieurs arrêts d'autobus avec abribus et aménagements sont présents sur l'avenue Broadway.



## COMPOSANTES PAYSAGÈRES

- › Une identité visuelle pour l'avenue Broadway avec un mobilier identitaire propre à celle-ci a été élaborée;
- › Le traitement du paysage de la rue est différent entre le secteur de la rue située entre le parc de l'Hôtel-de-Ville et Prince-Albert et le secteur situé entre les rues Victoria et Dorchester. Les aménagements s'interrompent à la rue Dorchester;
- › Les aménagements contribuent à la convivialité de la rue notamment par la création de pochettes urbaines;
- › Le paysage urbain est négativement impacté par la collecte des matières résiduelles par la multiplication des bacs visibles depuis le domaine public.

# POTENTIELS ET CONTRAINTES

**AFFIRMATION DE L'IMPORTANCE DE L'AXE BROADWAY DANS LA VILLE**

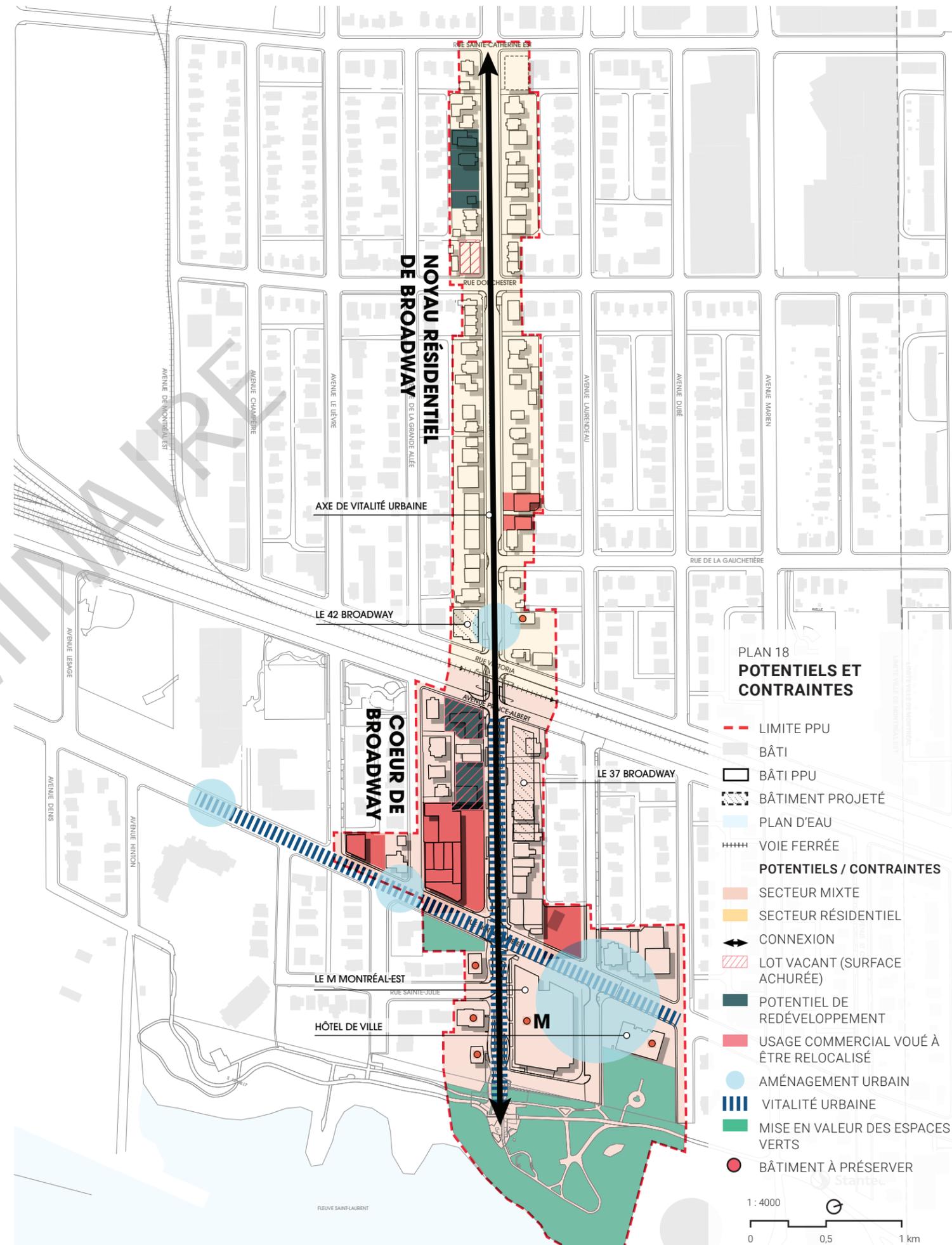
**LIEN PHYSIQUE AVEC LE FLEUVE À METTRE EN VALEUR**

**PRÉSENCE DE DEUX SECTEURS DISTINCTS SÉPARÉS PAR LA VOIE FERRÉE: RÉSIDENTIEL ET MIXTE**

**PRÉSENCE D'USAGES COMMERCIAUX NUISANT AU DYNAMISME URBAIN**

**PRÉSENCE DE NOMBREUX LOTS VACANTS QUI COMPORTENT UN POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT**

**POTENTIEL DE CRÉATION D'UN NOYAU DE VITALITÉ URBAINE AU CROISEMENT DE NOTRE-DAME ET BROADWAY**



## CHAPITRE 3

# VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

BASÉ SUR LES CONSTATS  
DE L'ANALYSE URBAINE, LES  
POTENTIELS ET CONTRAINTES  
INHÉRENTS, CE CHAPITRE VISE  
À DÉVOILER LA VISION POUR LE  
SECTEUR DANS UN HORIZON  
2040, LES ORIENTATIONS  
D'AMÉNAGEMENT ET LES  
OBJECTIFS

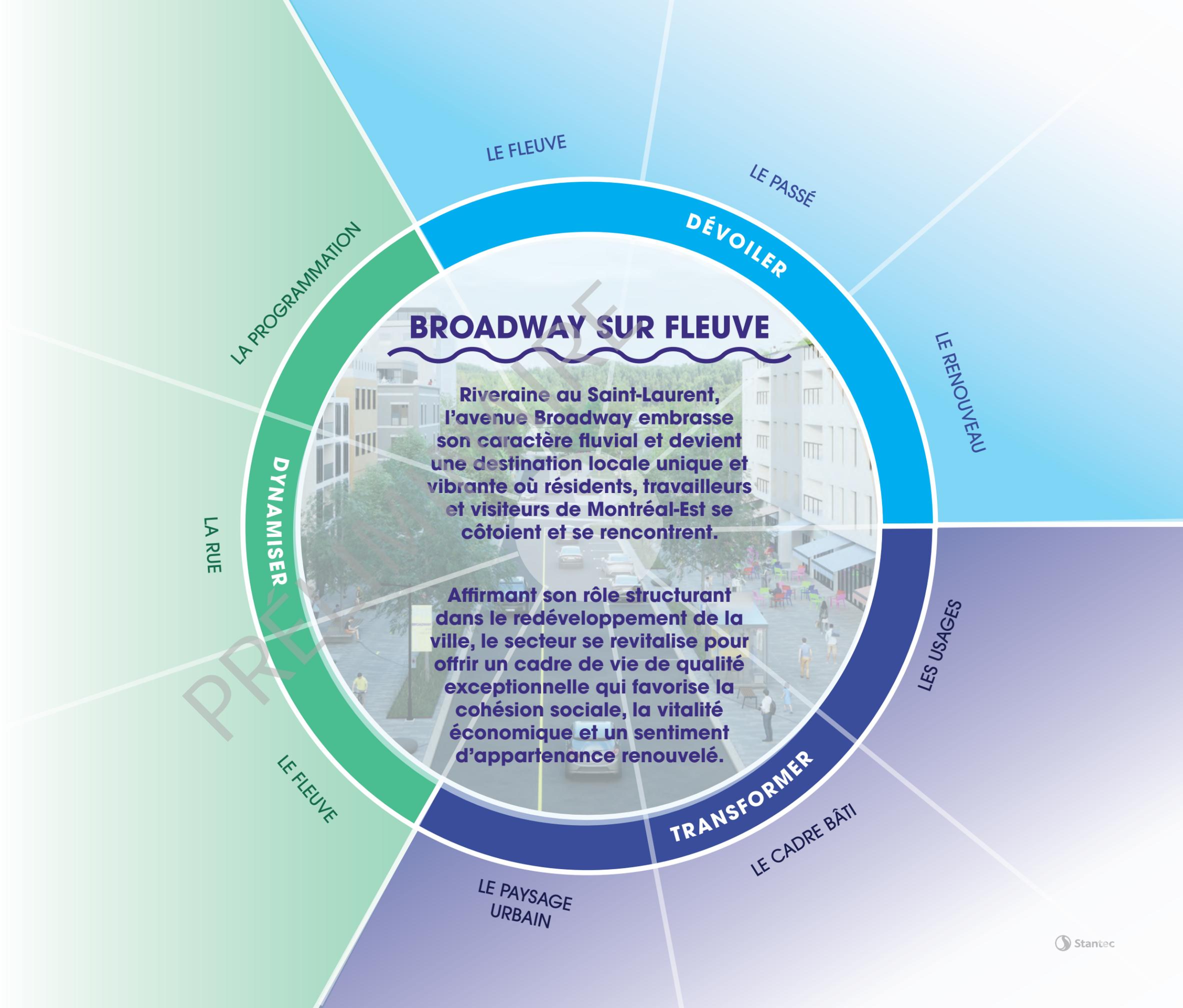
PRÉLIMINAIRE

SECTION 1

# ÉNONCÉ DE VISION

L'énoncé de vision permet à la Ville et à ses citoyens d'imaginer le devenir de l'avenue Broadway à l'horizon 2040. Il s'agit d'un cadre de référence collectif qui mobilise et guide la prise de décision.

Les divers efforts de revitalisation de l'avenue Broadway réalisés dans les dernières années sont affirmés à travers l'énoncé de vision. Celui-ci vise à marquer la réémergence d'un centre-ville dynamique au coeur du nouveau qui prend place à travers la ville. Montréal-Est entame un nouveau chapitre de son histoire marqué par plusieurs projets novateurs et durables qui changent considérablement le paysage urbain du centre-ville.





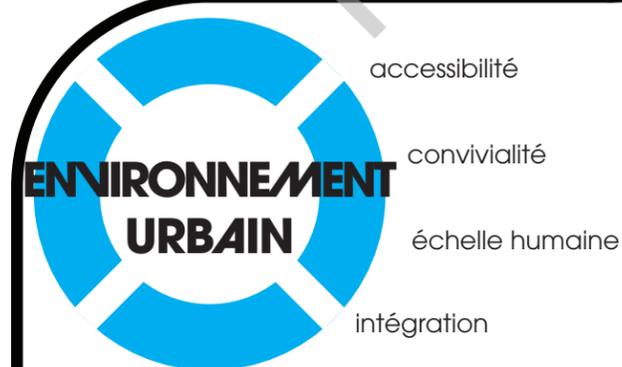
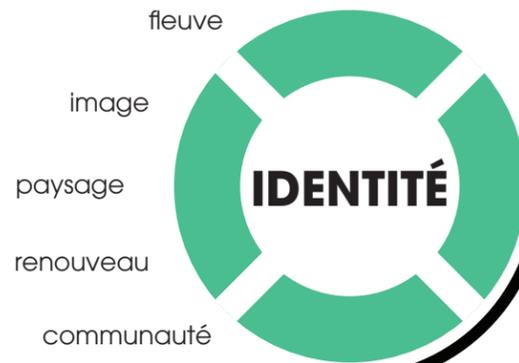
Perspective à vol d'oiseau de l'avenue Broadway, direction sud

SECTION 2

# ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Quatre orientations sont formulées en lien avec la vision et font écho aux enjeux d'aménagement, aux potentiels et aux contraintes ayant émergés de l'analyse urbaine.

Ces orientations se détaillent en une série d'objectifs qui guideront les choix stratégiques à opérer dans les prochaines années afin de tendre vers la concrétisation de la vision.



**ORIENTATION**

DÉVOILEMENT DE L'IDENTITÉ DU CENTRE-VILLE MISANT SUR LES ATTRAITS HISTORIQUES ET PAYSAGERS LIÉS À LA PROXIMITÉ AU FLEUVE



**OBJECTIFS**

- › Doter le secteur du centre-ville d'une signature qui rappelle le caractère fluvial des lieux
- › Préserver et mettre en valeur les perspectives vers le fleuve
- › Aménager l'intersection Broadway/Notre-Dame comme le seuil du centre-ville
- › Faire de l'avenue Broadway l'axe de convergence vers le fleuve et le parc de l'Hôtel-de-Ville
- › Dévoiler le passé du secteur par des installations artistiques, signalétiques et/ou interprétatives



**Réaménagement du Parc de la pointe Benson - Lévis**

Source: Commission de la Capitale-Nationale du Québec



**ORIENTATION**

RÉÉMERGENCE D'UNE CENTRALITÉ COMMERCIALE RASSEMBLEUSE ET PROSPÈRE QUI RAYONNE À TRAVERS MONTRÉAL-EST



**OBJECTIFS**

- › Favoriser l'émergence d'une offre variée en commerces, services et équipements, complémentaire et compatible avec la vocation des lieux
- › Favoriser l'animation du centre-ville par des événements et une programmation
- › Stimuler le redéveloppement des espaces sous-utilisés tels que les aires de stationnements et les terrains vacants
- › Atténuer les impacts liés aux chantiers durant la période de transformation du secteur
- › Aménager et mettre en réseau les lieux de rassemblement à proximité des pôles d'activités
- › Redorer l'image du centre-ville afin de bonifier son attractivité auprès des commerçants, des investisseurs et des usagers



**Projet de revitalisation - Vieux Pointe-aux-Trembles**

Source: Société de développement Angus



**ORIENTATION**

CONSOLIDATION D'UN MILIEU DE VIE ATTRACTIF, MIXTE ET INCLUSIF, À L'IMAGE DE LA DIVERSITÉ QUI COMPOSE LA POPULATION DE MONTRÉAL-EST



**OBJECTIFS**

- › Favoriser une densification compacte du secteur du centre-ville
- › Mettre en place une offre diversifiée en logement, inclusive et adaptée aux besoins de tous les ménages et de la population
- › Maintenir l'offre commerciale de proximité dans le quartier résidentiel
- › Prévoir une gestion intégrée des matières résiduelles qui assure le maintien d'espaces extérieurs soignés et conviviaux



**Écoquartier Louvain-Est - Arrondissement d'Ahunsi-Cartierville**

Source: Office de consultation publique de Montréal



**ORIENTATION**

TRANSITION DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN PAR LA COMPLÉMENTARITÉ DU CADRE BÂTI, DES ACTIVITÉS ET DU DOMAINE PUBLIC AFIN DE COMPOSER UN ENSEMBLE INTÉGRÉ ET À ÉCHELLE HUMAINE



**OBJECTIFS**

- › Favoriser un encadrement continu des rues et des espaces publics par le bâti
- › Optimiser l'interaction entre le cadre bâti et le domaine public par un traitement et une composition des façades qui évite la monotonie dans le paysage urbain
- › Assurer l'intégration harmonieuse des projets de densité avec leur environnement bâti environnant
- › Étendre la signature paysagère du domaine public aux nouveaux aménagements dans l'ensemble du territoire du PPU
- › Prévoir une offre en stationnement public et privé durable et suffisante
- › Consolider le réseau cyclable afin de faciliter les déplacements actifs vers et depuis la future station PSE



**Nouveau quartier de New Eriksberg - Suède**

Source: Kjellander Sjoberg

## CHAPITRE 4

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

LES INTENTIONS  
D'AMÉNAGEMENT VÉHICULÉES  
PAR LA VISION ET LES  
ORIENTATIONS SE DÉPLOIENT  
SPATIALEMENT SUR LE  
TERRITOIRE DE MANIÈRE  
CONCEPTUELLE. DES PRINCIPES  
ORGANISÉS SOUS FORME  
DE THÉMATIQUES SONT  
ÉGALEMENT FORMULÉS À  
TITRE DE RECOMMANDATIONS  
À CONSIDÉRER POUR LES  
INTERVENTIONS À VENIR.

PRÉLIMINAIRE

SECTION 1

# CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le plan d'organisation spatiale découle des constats de l'analyse et des orientations et objectifs d'aménagement. Il vient spatialiser les balises qui viendront structurer le territoire dans les prochaines années. Le concept d'organisation spatiale repose sur quatre grandes actions: tisser, polariser, encadrer et densifier qui se déclinent en plan d'organisation spatiale et en plan d'aménagement détaillé.

## APPROCHE CONCEPTUELLE

**POLARISER:** Le concept repose sur le principe que le secteur du PPU deviendra un lieu de destination pour les montréalais. L'objectif étant de *polariser* les personnes vers ce secteur en offrant un cadre de vie attractif pour tous où des pôles de vitalité urbaine viennent ponctuer l'espace de lieux de rassemblement.

**TISSER:** L'axe Broadway devient une composante importante dans la cohérence d'ensemble du secteur puisqu'il s'agit du lien structurant. D'une part, il offre une connexion directe au fleuve ainsi qu'au parc riverain de l'Hôtel-de-Ville. D'autre part, l'artère agit également comme élément liant le cadre bâti, les espaces extérieurs et le domaine public afin de créer un ensemble cohérent de manière à *tisser* toute les composantes de la rue.

**ENCADRER:** Proposer un cadre bâti continu qui vient *encadrer* la rue et suggère une cohérence d'ensemble par des façades rythmées et animées.

**DENSIFIER:** Proposer un cadre bâti *dense* de qualité qui vient répondre au besoin de la population par une architecture qui insuffle la modernité.

## CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le secteur se définit par deux grandes zones distinctes soit le noyau résidentiel et le coeur de Broadway. Le parc de l'Hôtel-de-Ville et le fleuve viennent également s'ajouter aux composantes du secteur. L'avenue Broadway vient agir comme lien structurant venant créer un parcours linéaire ponctué de pôles de vitalité urbaine tels des seuils à ces zones. Voici comment se définissent chacune de ces zones:

### COEUR DE BROADWAY

**MILIEU DE VIE MIXTE DYNAMIQUE:** Le secteur au sud de la rue Prince-Albert accueille des immeubles denses offrant une grande qualité architecturale et se définissant par la mixité des usages. En effet, les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces et les étages supérieurs par de l'habitation. Les cours avant sont aménagées par des terrasses, un mobilier urbain distinctif et des aménagements paysagers. Le secteur est animé par les résidents, les passants et les visiteurs qui viennent déambuler et s'approvisionner dans les commerces de l'avenue Broadway.

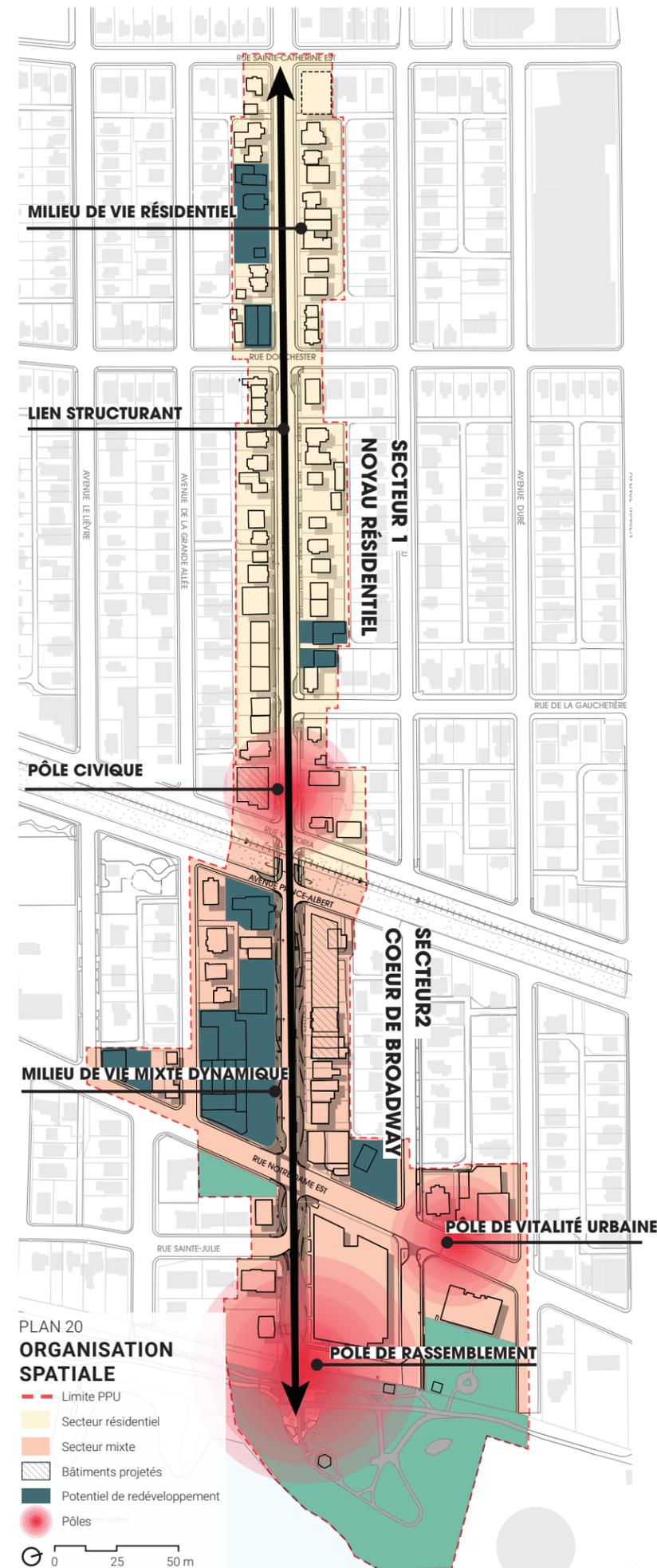
**PÔLE DE RASSEMBLEMENT DU PARC DE L'HÔTEL-DE-VILLE:** Le seuil du M-Montréal-est et le parc de l'Hôtel-de-Ville forment un pôle de rassemblement pour les citoyens. Il s'agit de la place publique du centre-ville. Une programmation et des installations permettent la tenue d'événements de différentes envergures et animent le secteur à l'année longue.

**LE PÔLE CIVIQUE DE BROADWAY:** Le pôle civique de Broadway est le portail de la ville. L'émblématique enseigne collorée vient marquer l'entrée du secteur. Il s'agit d'un pôle institutionnel formé par l'hôtel de ville, la caserne de pompier, la pharmacie située au rez-de-chaussée du M-Montréal-Est.

### NOYAU RÉSIDENTIEL

**MILIEU DE VIE RÉSIDENTIEL DENSE:** Le secteur au nord de la rue Victoria accueille des bâtiments résidentiels de typologies variées. Plusieurs multiplex viennent ponctuer le paysage urbain. Les aménagements extérieurs des bâtiments sont verdoyants et soignés et des petites placettes publiques viennent ponctuer l'avenue Broadway assurant une continuité des aménagements du domaine public.

**PÔLE DE VITALITÉ URBAINE:** Un petit pôle de vitalité urbaine est formé par la Boucherie de l'est, le 42 rue Broadway et les aménagements de l'emprise de la voie ferrée. Il s'agit du portail du noyau résidentiel et le lieu transitoire entre les zones du coeur de Broadway et du noyau résidentiel.



SECTION 2

# PLANS D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ COEUR DE BROADWAY

Le plan d'aménagement détaillé vient préciser les interventions à mettre en place pour le secteur du coeur de Broadway. Les interventions concernent le redéveloppement des terrains vacants et des terrains potentiels, l'aménagement en cour avant, le lotissement, l'architecture, la création d'un seuil et de deux pôles: un pôle civique ainsi qu'un pôle de rassemblement.

## MILIEU DE VIE MIXTE ET DYNAMIQUE

Le secteur du coeur de Broadway est en pleine mutation. Il comporte de nombreux bâtiments et des lots vacants ayant un fort potentiel de redéveloppement. Plusieurs projets immobiliers ont déjà commencés à transformer le cadre bâti de la rue et plusieurs autres viendront changer drastiquement l'image du secteur. Le PPU permettra notamment d'encadrer cette transformation afin de créer un secteur qui répond aux besoins des générations futures et actuelles et qui soit à l'image du nouveau de Montréal-Est, à savoir novateur, moderne et dynamique.

### 1 CRÉER DES FAÇADES VARIÉES ET RYTHMÉES:

Privilégier l'utilisation de différents matériaux de revêtements, l'intégration de détails architecturaux et de jeux de volumes, tels que le retrait des étages supérieurs, afin d'assurer un rythme dans les façades, éviter une homogénéité ainsi que diminuer l'effet de masse des bâtiments.

### 2 ASSURER UN CADRE BÂTI DENSE:

Assurer l'implantation d'un cadre bâti continu formé de bâtiments de hauteur moyenne afin d'offrir un front bâti dense qui s'apparente à la typologie multiplex.

### 3 CRÉER UN SEUIL AU CENTRE-VILLE:

Réaménager le parc Louis-Rioux pour en faire un point de repère pour le secteur. Cet espace peut former un nouvel arrêt complémentaire dans le réseau d'espaces publics formé par le parc de l'Hôtel-de-Ville et la rue Broadway et contribuer à l'effervescence du centre-ville.

### 4 AFFIRMER LA PLACE PUBLIQUE:

Affirmer la portion de l'avenue Broadway entre le parc de l'Hôtel-de-Ville et l'avenue Broadway telle une place publique. Cet espace est un lieu de transition entre le parc de l'Hôtel-de-Ville et le secteur du coeur de Broadway, soit entre le milieu naturel et le milieu urbain. Il peut accueillir des événements ponctuels et des installations semi-temporaires telles que des expositions ou d'autres installations artistiques.

### 5 CONSOLIDER LE PÔLE DE RASSEMBLEMENT:

Consolider le parc de l'Hôtel-de-Ville en tant que lieu de rassemblement des montréalais. Il fédère l'ensemble de la population autour d'événements de tous types et d'envergures variées. Des installations semi-permanentes d'équipements permettent la tenue de performances variées.

### 6 ASSURER UNE CONTINUITÉ DES AMÉNAGEMENTS DU DOMAINE PUBLIC AU DOMAINE PRIVÉ:

Étendre les aménagements au delà du domaine public par des aménagements du domaine privé qui s'intègrent à la signature visuelle de la rue. Par exemple, par l'utilisation du même pavé au sol ou d'un pavé qui s'arrime harmonieusement ou par l'intégration du même mobilier urbain dans les aménagements privés.

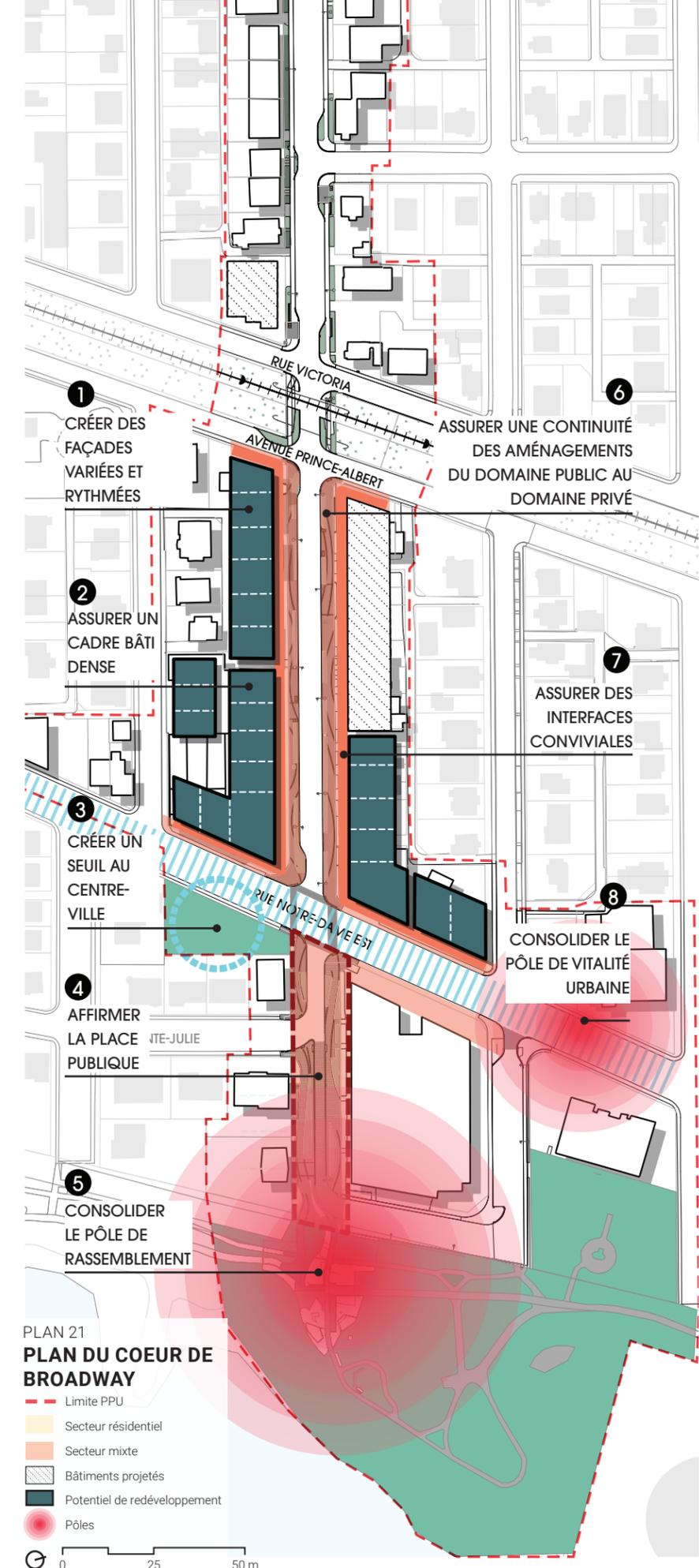
### 7 ASSURER DES INTERFACES CONVIVIALES:

Prévoir des interfaces conviviales et en interaction entre le rez-de-chaussée et la rue en préconisant un traitement transparent.

Prévoir des ouvertures dans les bâtiments et éviter les murs aveugles.

### 8 CONSOLIDER LE PÔLE CIVIQUE:

Consolider le pôle de vitalité urbaine par la restructuration des terrains adjacents qui sont présentement utilisés par des usages peu compatibles avec la vocation des lieux. Le pôle forme une ensemble urbain intégré qui reflète le changement en cours à Montréal-Est.



SECTION 2

# PLANS D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ NOYAU RÉSIDENTIEL

Le plan d'aménagement détaillé vient préciser les interventions à mettre en place pour le secteur du noyau résidentiel. Les interventions concernent le redéveloppement des terrains potentiels, la consolidation d'un pôle civique à l'entrée du secteur et les aménagements du domaine public.

## MILIEU DE VIE RÉSIDENTIEL DENSE

Le PPU identifie les terrains et les bâtiments ayant un potentiel de redéveloppement et de requalification. Ces terrains sont actuellement occupés par des bâtiments vacants dont le cadre bâti est vétuste et en détérioration. Ces bâtiments seront voués à être démolis incessamment. Certains bâtiments sont également occupés par des usages non-compatibles avec le milieu de vie résidentiel, tels que les garages et les commerces offrant des services liés à la construction. Ces lots comportent également des aires de stationnement ayant un fort potentiel de requalification pour la création d'espaces verts pour les résidents. De nouveaux projets immobiliers pourront voir le jour sur ces terrains.

### 1 CRÉER ET CONSOLIDER LES AMÉNAGEMENTS URBAINS:

Bonifier et multiplier les aménagements urbains existants dans le secteur de l'avenue Broadway. Ces aménagements sont composés de saillies plantées et de mobilier urbain et constituent des moteurs de socialisation.

### 2 CRÉER UN ESPACE DE VERDURE POUR LES RÉSIDENTS:

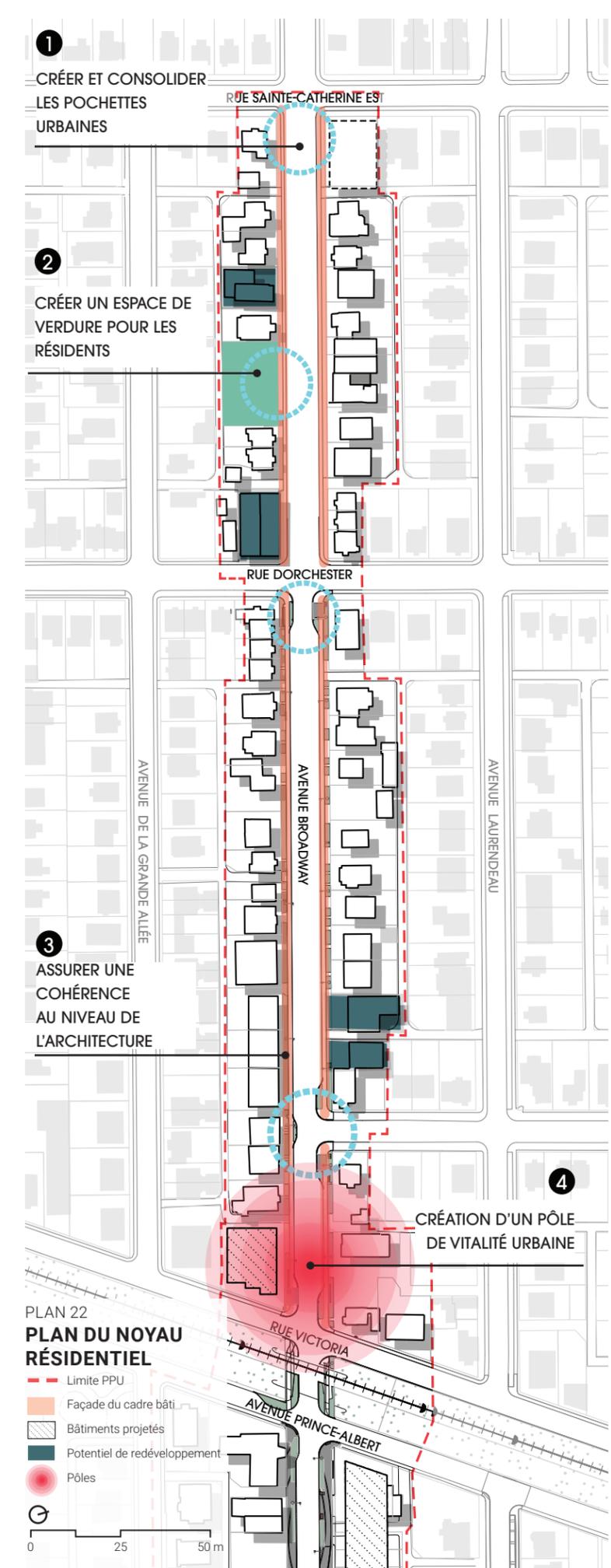
Créer un nouvel espace de verdure pour les résidents en tirant profit de lots occupés par des stationnements de surface. Ceux-ci constituent d'importants îlots de chaleur et face au constat du faible couvert végétal du secteur, ces vastes espaces libres constituent ainsi des opportunités pour créer des îlots de fraîcheur pour les résidents. Il s'agit également d'une occasion de créer un espace de détente et de rencontre pour le voisinage. Cet espace s'ajoutera au réseau de parcs et d'espaces publics qui ponctuent le secteur du PPU.

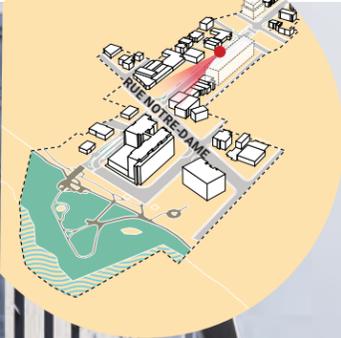
### 3 ASSURER UNE COHÉRENCE AU NIVEAU DE L'ARCHITECTURE:

Assurer une qualité architecturale ainsi qu'une qualité des espaces extérieurs en lien avec le domaine public. Ainsi, les nouveaux projets et les projets de rénovation seront encadrés par la réglementation d'urbanisme afin d'assurer une cohérence au niveau des matériaux de revêtement, des hauteurs et des marges de recul, entre autres.

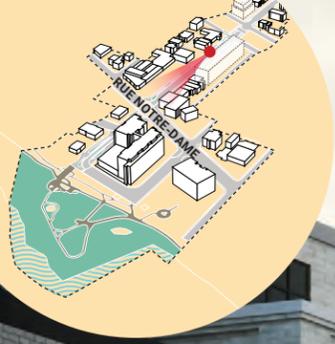
### 4 CRÉATION D'UN PÔLE DE VITALITÉ URBAINE:

Créer un pôle de vitalité urbaine au seuil du noyau résidentiel qui agit en tant que lieu de transition entre le milieu de vie mixte dynamique et le milieu de vie résidentiel dense. Les commerces et les aménagements des espaces extérieurs du 42 avenue Broadway ainsi que la Boucherie de l'est viennent créer un coeur commercial vivant au milieu de vie résidentiel. Les aménagements du domaine public permettent de créer des lieux de rencontre. Le prolongement du revêtement au sol en pavé à l'intersection engendre un lien physique et permet ainsi de créer une centralité au voisinage.





Perspective à partir du trottoir est de l'avenue Broadway, direction sud



Perspective à partir du trottoir ouest de l'avenue Broadway, direction sud

SECTION 3

# STRATÉGIES D'ARCHITECTURE CADRE BATI

Le PPU veut assurer une densité, une qualité architecturale ainsi qu'une cohérence du cadre bâti et des aménagements sur l'ensemble de l'avenue Broadway. Les façades et la matérialité de celles-ci devront offrir un rythme à la rue.

Ainsi, les nouveaux projets immobiliers devront être encadrés par la réglementation d'urbanisme et les stratégies ci-contre afin d'assurer l'harmonie des constructions et des aménagements extérieurs.

## STRATÉGIES:

### Lotissement:

- › Regrouper les lots de petits gabarits afin de permettre une uniformité dans l'implantation des nouveaux bâtiments;
- › Morceler les lots de grands gabarits afin de permettre l'implantation d'une variété de projets immobiliers qui offriront un rythme à la rue.

### Densité:

- › Favoriser des projets compacts qui contribuent à l'échelle humaine de l'environnement urbain, soit une volumétrie des bâtiments qui est relative à la largeur de la rue;
- › Favoriser une continuité du cadre bâti qui crée un encadrement harmonieux de la rue.

### Implantation:

- › Encourager une marge de recul élargie afin de permettre l'implantation de terrasses et l'aménagement de placettes;
- › Assurer une continuité des aménagements du domaine privé avec le domaine public.
- › Favoriser une implantation permettant l'expression d'un jeu de volumétrie utilisant des avancées et des retraits de la façade principale dans l'objectif de créer une illusion de mitoyenneté de plusieurs bâtiments contigus au sein d'un même bâtiment.

### Composition architecturale:

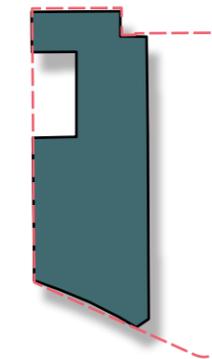
- › Favoriser l'utilisation d'un nombre adéquat de matériaux de revêtements qui évite la monotonie sans non plus provoquer l'incohérence du paysage urbain;
- › Ajouter au règlement de zonage les matériaux prohibés afin d'assurer une harmonie des matériaux;
- › Encourager des variantes de tonalités dans les couleurs des matériaux;
- › Encourager une composition des façades misant sur la verticalité plutôt que l'horizontalité, ce qui induit un rythme dans le parcours des piétons;
- › Favoriser le traitement transparent des rez-de-chaussées pour créer une interaction conviviale avec la rue et intégrer quelques détails architecturaux attirant l'oeil des passants;
- › Marquer les entrées des bâtiments par un traitement architectural distinctif et distinguer les entrées résidentielles des entrées commerciales.

### Affichage:

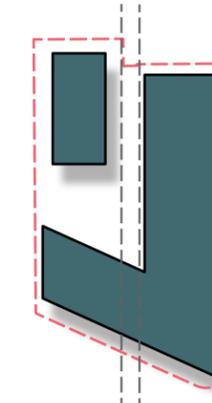
- › Prévoir, au règlement de zonage, des dispositions relatives à l'affichage permettant une uniformité au niveau de la forme, de l'implantation et de la signature visuelle de l'affichage à l'intérieur des limites du PPU.

### Morcellement des lots de grands gabarits

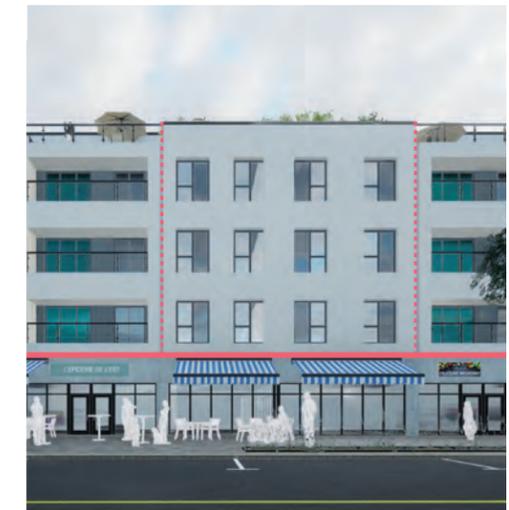
Exemple d'un lot avant le morcellement



Lot morcellé



### Rythme des façades et traitement en transparence des RDC



### Continuité des aménagements entre le domaine public et privé



Domaine public

Domaine privé

SECTION 3

# STRATÉGIES DE REVITALISATION OCCUPATION TEMPORAIRE

Les prochaines années seront marquées par une transformation profonde du paysage urbain du secteur du PPU. De nombreux chantiers seront mis en place. Cette situation engendrera d'importantes nuisances visuelles et sonores. Toutefois, il est primordial durant cette période de transition d'enclencher le processus de revitalisation. Celui-ci a pour but d'attirer les visiteurs, commerçants et investisseurs ainsi que de projeter une image positive du secteur.

Il sera ainsi prioritaire d'atténuer les nuisances, et également d'animer, d'embellir et de générer l'appropriation du secteur durant cette période de transformation majeure. Quelques stratégies sont suggérées en ce sens.

## STRATÉGIES:

- › Prévoir un programme d'occupation transitoire dont la gestion pourrait être orchestrée par un organisme local ou un comité de citoyens;
- › Réaliser de l'habillage de chantier ludique et interactif permettant d'informer les citoyens des travaux en cours et d'amenuiser les effets de ceux-ci de manière créative;
- › Favoriser l'occupation temporaire des lots vacants par des événements ponctuels tels qu'un marché public, un festival, un jardin communautaire, etc.
- › Favoriser l'occupation temporaire d'un bâtiment vacant par des organismes, des entreprises ou des projets citoyens dans l'intervalle de temps de concrétisation d'un projet. Cela permettrait d'entretenir minimalement le bâtiment, mais également d'animer le secteur;
- › Ouvrir des commerces temporaires (pop-up) dans les locaux vacants afin d'attirer les visiteurs et créer de l'engouement commercial pour le secteur;
- › Organiser un festival d'art public afin d'embellir les façades des bâtiments vacants voués à être transformés à court ou moyen terme.



**Habillage de chantier présentant le projet, Rennes, France**

Source: Epiceum



**Lot vacant transformé en jardin communautaire, Jardin Franchère, Montréal**

Source: Odace événement



**Occupation temporaire d'un bâtiment vacant par un organisme, Montréal**

Source: Entremise



**Occupation temporaire d'un lot vacant par du mobilier, San Diego, États-Unis**

Source: RAD LAB

SECTION 3

# STRATÉGIES DE MOBILITÉ STATIONNEMENT

L'intensification des activités prévues pour le secteur du PPU aura une incidence certaine sur les besoins en stationnement. La présence de saillies, d'arrêt d'autobus ainsi que de nombreuses entrées charretières réduit la possibilité de créer des places de stationnement sur rue. De plus, de nombreux stationnements de surface disparaîtront pour faire place à de nouveaux projets immobiliers. Ainsi, le nombre de cases de stationnement sera grandement diminué. En outre, plusieurs lots sont trop étroits pour concevoir des stationnements de surfaces à l'arrière des bâtiments.

Considérant ces enjeux, des stratégies d'intégration du stationnement devront être explorées afin d'assurer un ratio minimal pour les résidents tout en garantissant un cadre urbain de qualité.

## STRATÉGIES:

- › Prévoir dans la zone *Coeur de Broadway* des cases de stationnement sur rue avec une plage horaire restrictive afin d'encourager la rotation des véhicules;
- › Concevoir un stationnement public étagé avec une signature architecturale qui se démarque dans le paysage et qui deviendrait un bâtiment phare pour le secteur. La stationnement étagé pourrait également faire l'objet d'un concours d'architecture;
- › Concevoir des aires de stationnement mutualisées permettant l'accès aux résidents, commerçants, visiteurs et travailleurs locaux afin d'optimiser les places de stationnement sur 24h. Cette stratégie permettrait de répartir les frais de réalisation et de gestion ainsi que libérer les places sur rue. Une application pourrait permettre la gestion de la répartition des places de stationnement. Le stationnement étagé pourrait notamment être développé sous le concept de stationnement mutualisé;
- › Offrir, par la Ville, des places de stationnements pour les nouvelles unités dans un stationnement commun;
- › Considérer l'option de faire des stationnements semi-enterrés en arrière lot pour réduire les coûts. Ces stationnements seraient connecté directement aux commerces et permettraient l'aménagement de terrasses pour les habitations sur la toiture de sa partie externe.



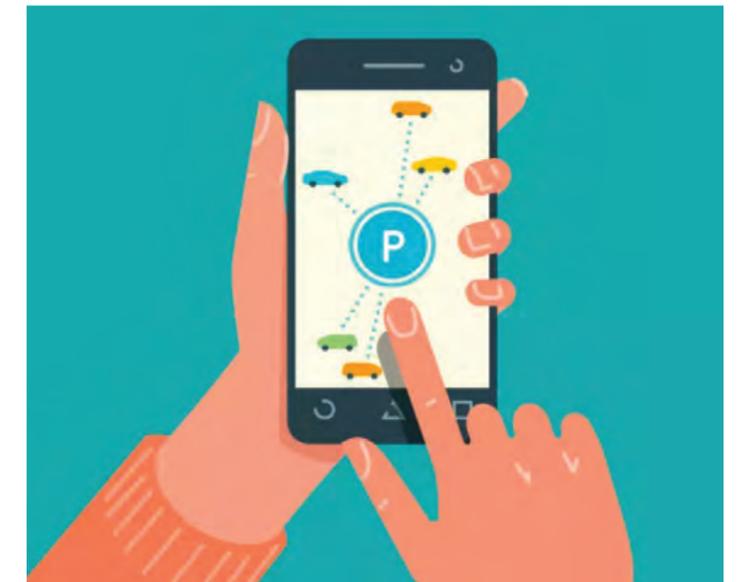
**Stationnement semi-enterré Observatoire BBC, Montpellier, France**

Source: observatoirebbc.org



**Stationnement étagé à la place des Canotiers, Québec**

Source: contact.ulaval.ca



Zone	Ratio
<b>Coeur de Broadway</b> (CV.01 / CV.02 / CV.03 / CV.04)	Résidentiel: 1 à 2 cases / log. Commercial: Exemptés de l'obligation de prévoir des cases de stationnement sur rue.
<b>Noyau résidentiel</b> (H.05)	Résidentiel: 1 case / log. Commercial : Variable

**Paramètres existants du Règlement de zonage pour le stationnement**

SECTION 3

# STRATÉGIES D'INCLUSION SOCIALE

## LOGEMENT SOCIAL ET ABORDABLE

La densification du secteur du coeur de Broadway apportera un nouveau profil de population. Toutefois, la densification doit également répondre aux besoins de la population montréalaise actuelle. Ainsi, les futurs projets immobiliers devraient proposer une offre variée afin de répondre à tous les types de ménage et au profil socio-économique de la population en offrant des logements de taille diverse, au mode de tenure varié (locataire, copropriétaire) et adaptés à une gamme de budgets. Voici quelques suggestions de stratégies d'inclusion qui pourraient être mise en place.

### STRATÉGIES:

- › Mettre en place une stratégie d'inclusion pour les promoteurs immobiliers qui recommande que tout nouveau projet résidentiel comporte 10% de logement social ou abordable. Cette stratégie devra être accompagnée d'incitatifs et de mesures compensatoires afin d'éviter que les promoteurs décident de déboursier des indemnités plutôt qu'implanter du logement social ou abordable dans leur projet.
- › Prévoir des mesures compensatoires et des incitatifs pour l'intégration de logements sociaux dans les projets immobiliers. Ces mesures pourraient être sous forme financières ou sous forme de mesures compensatoires. Par exemple la Ville pourrait offrir des places de stationnement pour les résidents dans une stationnement dont l'entretien et la gestion serait faite par celle-ci. Cette mesure permettrait de combler les pertes de rentabilité liées à la proportion de logement social en réduisant les coûts de construction et de gestion.
- › Prévoir l'acquisition d'un lot par la Ville pour le développement d'un projet qui intègre uniquement du logement social et abordable.

**3,4 %**

**de la population de Montréal-Est se trouve en logement collectif (2016)**  
(autre qu'une RPA ou un établissement de soins de santé)

**337**

**logements sociaux et communautaires à Montréal-Est (2020)**

**28,2%**

**des ménages locataires éprouvent des besoins impérieux en matière de logement (2016)**

**33,3%**

**des ménages locataires à faible revenu consacrent 30% et plus de leur revenu à se loger (2016)**

**14,4%**

**des ménages locataires à faible revenu consacrent 50% et plus de leur revenu à se loger (2016)**

### Statistiques en matière des besoins en logement social et abordable à Montréal-Est

Source: Statistique Canada, Recensement 2016. Traitement : CMM, 2018 & CMM, 2020.



**Les Habitations communautaires Portage II, Montréal**  
Source: Bâtir son quartier



**Coopérative Au courant du quartier, Montréal**  
Source: Bâtir son quartier



# PLAN D'ACTION | IDENTITÉ



## ORIENTATION

DÉVOILEMENT DE L'IDENTITÉ DU CENTRE-VILLE MISANT SUR LES ATTRAITS HISTORIQUES ET PAYSAGERS LIÉS À LA PROXIMITÉ AU FLEUVE

ACTION	ÉTUDES, PROGRAMMES, INCITATIFS	MESURES RÉGLEMENTAIRES	PROJETS D'AMÉNAGEMENT	ÉCHELLE TEMPORELLE
Réaménager le parc Henri-Leroux pour en faire un espace public polyvalent doté d'une signature visuelle qui reflète l'image de l'avenue Broadway			•	○—○—○—○
Développer un plan signalétique pour le secteur qui s'harmonise à l'identité visuelle des lieux et signale la proximité au fleuve notamment via le parc de l'Hôtel-de-Ville et les pôles civiques	•		•	○—○—○—○
Supporter les initiatives d'art public (murales, installations permanentes et temporaires)	•		•	∞
Étudier l'intérêt de créer un parcours d'interprétation relatant l'évolution historique des lieux	•		•	○—○—○—○



**Parcours Aki Explore**  
Source: Musée d'histoire de Sherbrooke

## PARCOURS AKI EXPLORE, SHERBROOKE

Le centre-ville de Sherbrooke propose un nouveau parcours numérique alliant interprétation historique et mise en valeur commerciale. Le parcours identifie 14 lieux à l'aide d'une signalétique colorée et accompagnée d'un code QR. À partir de celle-ci, les participants peuvent en apprendre davantage sur l'histoire associée au lieu et ses environs ainsi que sur le commerce qui l'occupe aujourd'hui. Déployé à travers les artères commerciales du centre-ville, le parcours encourage l'achat local ainsi que la redécouverte du patrimoine bâti sherbrookois.

## PARCOURS D'ART PUBLIC, RIMOUSKI

Afin de mettre en valeur le paysage fluvial qui est intrinsèquement lié à l'identité de la ville de Rimouski, celle-ci a mis en réseau quelques installations d'art public au sein d'un parcours situé en bordure du fleuve Saint-Laurent. Huit oeuvres sont identifiées à l'aide de pastilles bleues accompagnées d'un code QR qui permet d'en apprendre davantage sur les diverses oeuvres ainsi que sur les artistes.



**Parcours d'art public, Le bord du fleuve**  
Source: Quoi vivre Rimouski



**Centre commercial Westfield de Stratford, Londres, Angleterre**  
Source: Lucy Harper

## SYSTÈME D'ORIENTATION, STRATFORD, LONDRES

Le quartier de Stratford à Londres s'est fait connaître par la tenue des Jeux olympiques en 2012 et la construction du centre commercial Westfield de grande envergure. Ainsi, Stratford s'est développé une nouvelle image de marque incluant une stratégie signalétique afin d'orienter les visiteurs vers les divers attraits de son centre-ville. Des vinyles collés sur le pavé forment trois parcours, chacun associé à une couleur.

# PLAN D'ACTION | DYNAMISME ÉCONOMIQUE



## ORIENTATION

RÉÉMERGENCE D'UNE CENTRALITÉ COMMERCIALE RASSEMBLEUSE ET PROSPÈRE QUI RAYONNE À TRAVERS MONTRÉAL-EST

ACTION	ÉTUDES, PROGRAMMES, INCITATIFS	MESURES RÉGLEMENTAIRES	PROJETS D'AMÉNAGEMENT	ÉCHELLE TEMPORELLE
Réviser la gamme d'usages commerciaux autorisés afin de favoriser l'émergence d'une offre commerciale compatible avec la vocation mixte des lieux.		•		○—○—○—○
Exiger une continuité commerciale au rez-de-chaussée de l'avenue Broadway, entre la rue Notre-Dame et la rue Prince-Albert. (zonage - usage mixte)		•		○—○—○—○
Développer des partenariats avec les parties prenantes de la sphère institutionnelle, communautaire et culturelle dans le but de supporter l'animation, la promotion et la programmation des espaces publics tout au long de l'année	•			○—○—○—○
Axer la programmation événementielle de la ville dans le parc de l'Hôtel-de-Ville	•		•	∞
Planifier des mesures de mitigation afin de réduire les nuisances associées aux chantiers de construction. Ces mesures pourraient porter sur l'habillage de chantier, la communication des travaux en cours, les schémas de déplacements affectés (tant de transport actif et de transport véhiculaire), l'animation et l'occupation des lots et bâtiments vacants de manière transitoire.		•		∞
Évaluer la possibilité de mettre en place un projet pilote d'aménagements transitoires visant à rendre l'avenue attrayante pendant les périodes de chantier et à favoriser l'accès continu aux commerces.	•		•	○—○—○—○
Développer et distribuer des dépliants faisant la promotion de l'achat local via les établissements commerciaux localisés au centre-ville et de la programmation événementielle qui a lieu	•			○—○—○—○
Mettre en place un programme de soutien financier à l'implantation de nouveaux commerçants afin d'encourager les commerçants locaux à s'implanter sur l'avenue Broadway	•			○—○—○—○
Mettre en place un programme de soutien financier pour stimuler le redéveloppement urbain reflétant la vision pour le secteur du centre-ville	•			○—○—○—○
Développer une identité de marque unique pour le pôle commercial	•			○—○—○—○
Prévoir des mesures permettant d'établir des superficies commerciales minimales au RDC de même que des superficies maximales pour les usages conditionnels		•		○—○—○—○



**Boutique locale**  
Source: Ville de Lévis

## PROGRAMME DE CRÉDITS DE TAXE, SAINT-EUSTACHE

Afin de stimuler les projets immobiliers au sein des pôles de développement économique, la Ville de Saint-Eustache a mis en place un programme de crédits de taxe progressif selon la capacité des projets à répondre aux objectifs poursuivis par la Ville. La Ville aspire à embellir le cadre bâti, densifier les secteurs prioritaires, encourager l'implantation de nouvelles entreprises et éliminer les usages en droits acquis, entre autres. Le taux de crédit de taxe applicable est variable selon le projet soumis s'il favorise la densification et la mixité d'usages, l'élimination d'usages non conformes ou atteint une certification environnementale. Le programme a pour objectifs de compenser l'augmentation de taxes pouvant résulter de la réévaluation de l'immeuble après la fin des travaux.

## SOUTIEN FINANCIER À L'IMPLANTATION DE NOUVEAUX COMMERCES, LÉVIS

La Ville de Lévis a mis en place un programme de soutien financier à l'implantation de nouveaux commerces de proximité. Ainsi, un commerce pourrait recevoir jusqu'à 15 000\$ à condition d'être situé au rez-de-chaussée d'un immeuble situé dans un des secteurs identifiés par le programme. Les commerces doivent respecter d'autres conditions, dont celle de démontrer qu'ils bonifient l'offre commerciale locale.



**Chantiers**  
Source: Ville de Saint-Eustache



**Image de marque pour le Village Victoria**  
Source: Agence Featuring

## IMAGE DE MARQUE POUR LES COMMERÇANTS DU VILLAGE VICTORIA, WESTMOUNT

L'association des marchands du Village Victoria ont fait appel à des services professionnels pour mieux définir leur positionnement et pour se créer une identité de marque distinctive en tant que secteur commercial. Cette identité visuelle reflète l'atmosphère amicale et détendue propice aux rencontres qu'offre le Village Victoria. Elle se déploie par des murales dans les vitrines vacantes, un guide des commerces et du matériel promotionnel, entre autres.

# PLAN D'ACTION | MILIEU DE VIE



## ORIENTATION

CONSOLIDATION D'UN MILIEU DE VIE ATTRACTIF, MIXTE ET INCLUSIF, À L'IMAGE DE LA DIVERSITÉ QUI COMPOSE LA POPULATION DE MONTRÉAL-EST

ACTION	ÉTUDES, PROGRAMMES, INCITATIFS	MESURES RÉGLEMENTAIRES	PROJETS D'AMÉNAGEMENT	ÉCHELLE TEMPORELLE
Saisir les opportunités d'acquisition et d'aliénation d'immeubles afin de faciliter la mise en œuvre des projets reflétant la vision pour le centre-ville				∞
Évaluer la possibilité d'adopter un règlement ou une politique d'inclusion de logements social, abordable et/ou familial	●	●		○-○-○-●
Évaluer la possibilité d'adopter un programme d'aide financière visant à favoriser la construction, la rénovation et la location annuelle de logements locatifs servant à des fins résidentielles	●	●		○-○-○-●
Évaluer la possibilité d'offrir un crédit de taxes foncières à certains types de projets résidentiels inclusifs	●			○-○-○-●
Faire preuve d'agilité et de collaboration face à des modèles résidentiels novateurs (propriété superficière)	●	●	●	∞
Autoriser les projets de résidences pour personnes âgées par la voie du règlement sur les usages conditionnels (classe H5 habitations collectives)	●	●		∞
Évaluer les diverses stratégies de gestion des matières résiduelles pour les différents sous-secteurs du PPU dans une perspective multidimensionnelle (économique, faisabilité, sociale, etc.)	●		●	●-○-○-○
Faire la promotion du Programme de rénovation - réfection de façade disponible pour une partie du territoire du PPU	●			●-○-○-○



**Coopérative d'habitation L'Esperluette, Montréal**

Source: Oui dans ma cour

### RÉSIDENCE POUR AÎNÉS INTÉGRÉE AU CENTRE-VILLE, SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

La résidence pour aînés Manoir Saint-Bruno (phase III) est un exemple probant qu'un établissement de logement collectif stratégiquement positionné peut supporter la vitalité du centre-ville et favoriser le vieillissement actif. Sensiblement intégré à son contexte d'insertion, le bâtiment comprend des locaux commerciaux et une placette qui contribue à l'animation du centre-ville en plus de rapprocher ses résidents aux autres services et commerces situés à proximité.

### STRATÉGIE D'INCLUSION DE LOGEMENTS ABORDABLES, MONTRÉAL

Préalablement au règlement pour une métropole mixte en vigueur depuis 2021, la Ville de Montréal appliquait la stratégie d'inclusion de logements abordables et sociaux depuis 2005. Celle-ci comprenait plusieurs axes, dont celui d'engager les promoteurs à inclure une proportion de logements abordables lors d'une demande de modification réglementaire à la hauteur, la densité ou l'usage. Alors que la stratégie reposait sur une action volontaire des promoteurs de réaliser leurs engagements, le règlement en assure désormais l'obligation.



**Manoir Saint-Bruno**

Source: Oui dans ma cour



**Coopératives de propriétaires Les Allumettières, Gatineau**

Source: Cargo

### COOPÉRATIVE DE PROPRIÉTAIRES COMME MODÈLE D'HABITATION NOVATEUR, GATINEAU

Situé dans le centre-ville, la coopérative de six étages comprendra 65 logements abordables destinés aux premiers acheteurs, dont une dizaine réservés aux familles. Les membres de la coopératives seront copropriétaires de leur logement, qui s'avèrent 25% sous le prix du marché. Or, le fond de terrain demeure la propriété de Fonds Coop accès proprio et l'immeuble la propriété de la coopérative. Celle-ci fait l'acquisition d'unités lors de leur revente et se charge de la revendre à un nouveau membre. Ce modèle novateur, peu répandu au Québec, permet la pérennité de l'abordabilité des logements.

# PLAN D'ACTION | ENVIRONNEMENT URBAIN



## ORIENTATION

TRANSITION DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN PAR LA COMPLÉMENTARITÉ DU CADRE BÂTI, DES ACTIVITÉS ET DU DOMAINE PUBLIC AFIN DE COMPOSER UN ENSEMBLE INTÉGRÉ ET À ÉCHELLE HUMAINE

ACTION	ÉTUDES, PROGRAMMES, INCITATIFS	MESURES RÉGLEMENTAIRES	PROJETS D'AMÉNAGEMENT	ÉCHELLE TEMPORELLE
Encadrer l'intégration architecturale et urbaine des nouveaux projets immobiliers denses à leur environnement, notamment par le traitement architectural et l'ouverture des façades au rez-de-chaussée, la matérialité, la composition architecturale et la volumétrie		•		○-○-○
Encadrer les projets immobiliers particuliers par l'adoption d'un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble		•		○-●-○
Favoriser un affichage commercial qui s'intègre harmonieusement au paysage urbain et au bâtiment		•		○-●-○
Évaluer la possibilité d'aménager un stationnement public étagé à proximité du centre-ville	•			○-●-○
Établir un plan de gestion du stationnement et privilégier la mutualisation des aires de stationnement entre les différents partenaires publics et privés	•			○-●-○
Évaluer la possibilité que la Ville réalise et/ou finance en tout ou en partie les travaux d'infrastructures de stationnement en vue de leur aliénation			•	○-○-●
Évaluer les différentes connexions cyclables potentielles desservant le secteur du PPU et le reliant à la future station du PSE			•	○-○-●



**Bassin du Nouveau Havre, Montréal**  
Source: Lemay

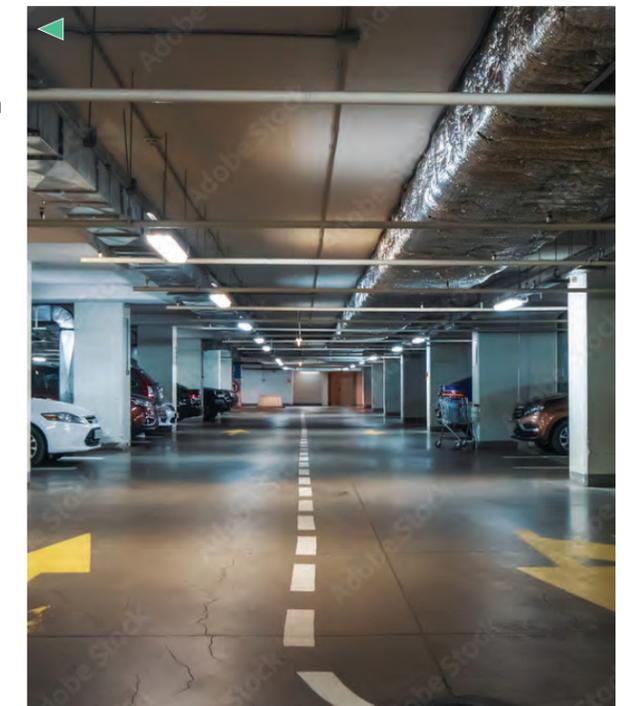
## INCLUSION DE STRATÉGIES DURABLES PAR LE BIAIS DU PPCMOI, MONTRÉAL

Par la voie du règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), la Ville de Montréal a réussi à conclure des accords de développement avec les promoteurs de projets qui dérogent aux règlements d'urbanisme. Dans le cas du projet des Bassins du Nouveau Havre, la Ville de Montréal a conclu avec la Société immobilière du Canada que le projet implante diverses stratégies de construction durable, notamment l'obtention d'une certification LEED, l'intégration de système de gestion des eaux pluviales et de système écoénergétique et faible en consommation d'eau, entre autres. Grâce à l'entente prévue au PPCMOI, le projet prévoit des espaces intérieurs d'entreposage réservés et accessibles pour faciliter les différentes collectes mécanisées des matières résiduelles.

## ESPACE DE STATIONNEMENT COMMUN, VILLE DE REPENTIGNY

Quelques municipalités encouragent la mutualisation des aires de stationnement ou leurs entrées charretières. La Ville de Repentigny a intégré à son règlement de zonage une disposition applicable à toutes les zones et tous les usages autorisant la mise en commun d'aires de stationnement à défaut de respecter les conditions suivantes:

- Les aires de stationnement faisant l'objet d'une mise en commun doivent être situées sur des terrains adjacents;
- Les aires de stationnement destinées à être mises en commun doivent faire l'objet d'une servitude garantissant leur permanence;
- La Ville doit être partie prenante à l'acte de servitude afin que ledit acte de servitude ne puisse être modifié ou annulé sans son consentement.



**Stationnement intérieur**  
Source: Adobe Stock

CHAPITRE 6

# STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

UNE BRÈVE STRATÉGIE  
RÉGLEMENTAIRE PRÉSENTANT  
QUELQUES INTERVENTIONS  
TOUCHANT LES RÉGLEMENTS  
D'URBANISME.

PRÉLIMINAIRE

# STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Afin d'accompagner la mise en oeuvre du PPU, quelques modifications aux règlements d'urbanisme devront être réalisées.

La stratégie réglementaire vise le cadre normatif, notamment par la révision des usages, ainsi que le cadre discrétionnaire. Ce dernier assure qu'une attention particulière est accordée à la qualité des aménagement et de la forme urbaine.

ACTION	RÈGLEMENT DE ZONAGE	RÈGLEMENT SUR LES USAGES CONDITIONNELS	RÈGLEMENT SUR LES PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA) DE L'AVENUE BROADWAY	RÈGLEMENT SUR LES PROJETS PARTICULIERS DE CONSTRUCTION, DE MODIFICATION OU D'OCCUPATION D'UN IMMEUBLE (PPCMOI)
Réviser à la baisse les usages autorisés dans les zones du secteur du PPU pour ne permettre que ceux souhaités	●			
Introduire les usages qui mériteraient d'être encadrés par des critères pour les zones du secteur du PPU	●	●		
Exiger des usages mixte, commerciale et résidentiel, pour la zone CV.02 à la grille des spécifications	●			
Spécifier, à la grille de spécifications de la zone CV.02, les dispositions relatives à l'emplacement des usages commerciaux et résidentiels à l'intérieur des bâtiments proposé	●			
Ajouter des critères plus spécifiques au règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'avenue Broadway à l'égard du traitement des façades (rythme, composition verticale, matérialité, etc.). Assuhettir également les façades arrières visibles de la rue des bâtiments au règlement sur les PIIA.			●	
Ajouter des critères plus spécifiques au règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'avenue Broadway à l'égard de l'affichage			●	
Adopter un Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) afin d'autoriser des projets intéressants pouvant déroger aux règlements d'urbanisme à condition de respecter des critères d'évaluation stricts s'inspirant des stratégies du PPU				●

## PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le secteur du plan particulier d'urbanisme est désigné à titre de secteur centre-ville de la Ville de Montréal-Est. La Ville peut adopter un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location.

La Ville se réserve le droit de :

- 1° acquérir un immeuble de gré à gré ou par expropriation;
- 2° détenir et administrer l'immeuble;
- 3° exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis;
- 4° aliéner ou louer l'immeuble aux fins prévues.

La Ville pourrait donc procéder aux acquisitions qui pourraient s'avérer nécessaires pour soutenir la mise en oeuvre de sa vision d'aménagement.

PRÉLIMINAIRE

