

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

VILLE DE MONTRÉAL-EST



JUILLET 2016

# MOT DU MAIRE

2

Chers concitoyens et concitoyennes,

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

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

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

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

*Robert Coutu*

Maire

Ville de Montréal-Est



Robert Coutu

- Sous la direction de: Me Roch Sergerie, Greffier et responsable de l'urbanisme
- Conception et réalisation: Nicolas Dziasko, MGP, Urbaniste stagiaire, Responsable des projets d'aménagement
- Révision et correction: Anny Tremblay
- Collaboration:
- APUR Urbanistes Conseils
  - Carlos Lopez
  - François Méryneau
  - Olga Lwambwa, Stagiaire en urbanisme
  - Alex Morier, Stagiaire en urbanisme
  - Josée Guy, Directrice générale
  - Éric Dancause, Directeur des travaux publics et des services techniques
  - Francine McKenna, Directrice des communications, de la culture et de la communauté
  - Carole Michelin, Trésorière et directrice générale adjointe
- Sources d'informations:
- Études internes
  - Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal - Janvier 2015
  - Statistiques Canada
  - Société de développement économique (SODEC) de RDP-PAT-ME
  - Vélo-Québec

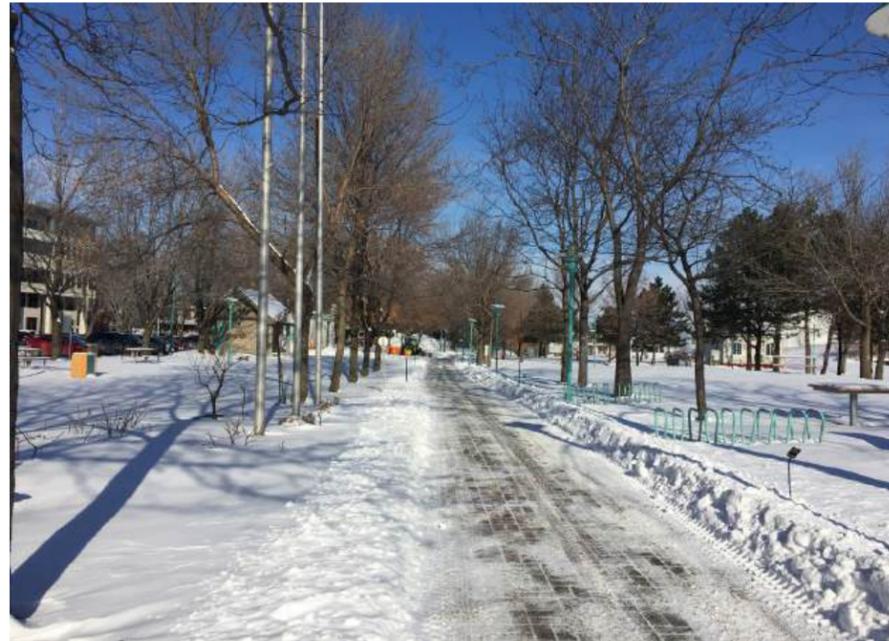
# TABLE DES MATIÈRES

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

# CHAPITRE 1

## LE CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT

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



# Chapitre 1: Le contexte d'aménagement

## Section 1.1: Le contexte de planification

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

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

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

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

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

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

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

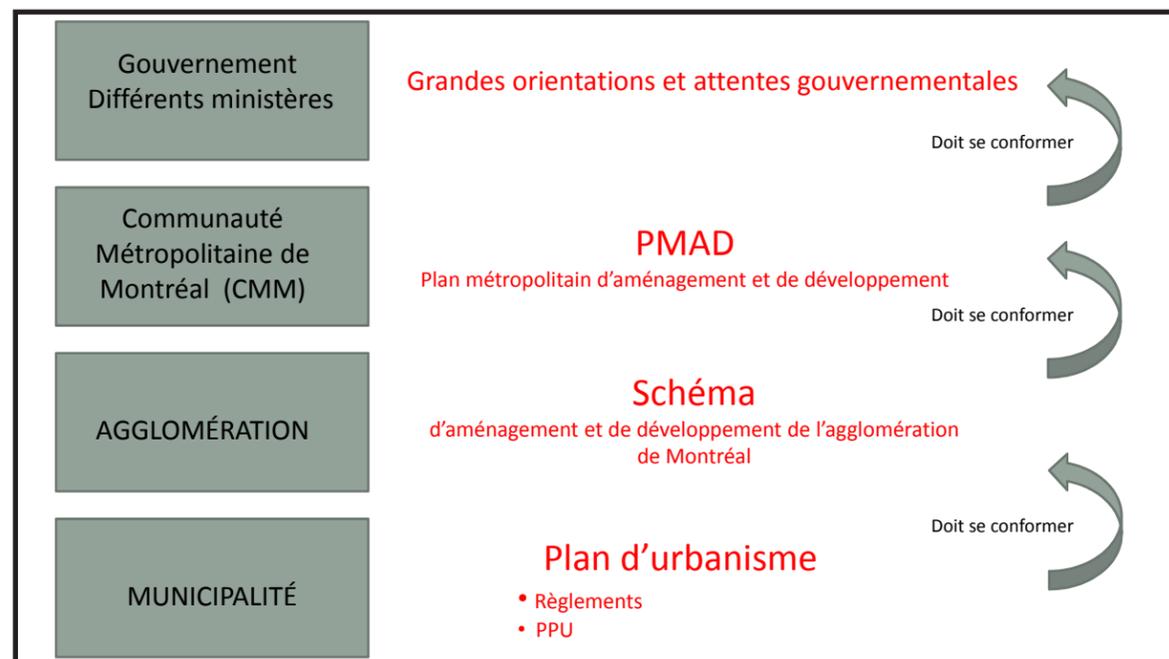
Créée il y a plus de 100 ans, en 1910, la Ville de Montréal-Est a traversé diverses formes de développement et d'urbanisation depuis sa création. Depuis les 20 dernières années, la Ville a orienté son développement selon les paramètres inscrits dans le plan d'urbanisme de 1990 et, au début des années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

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

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

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

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



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

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

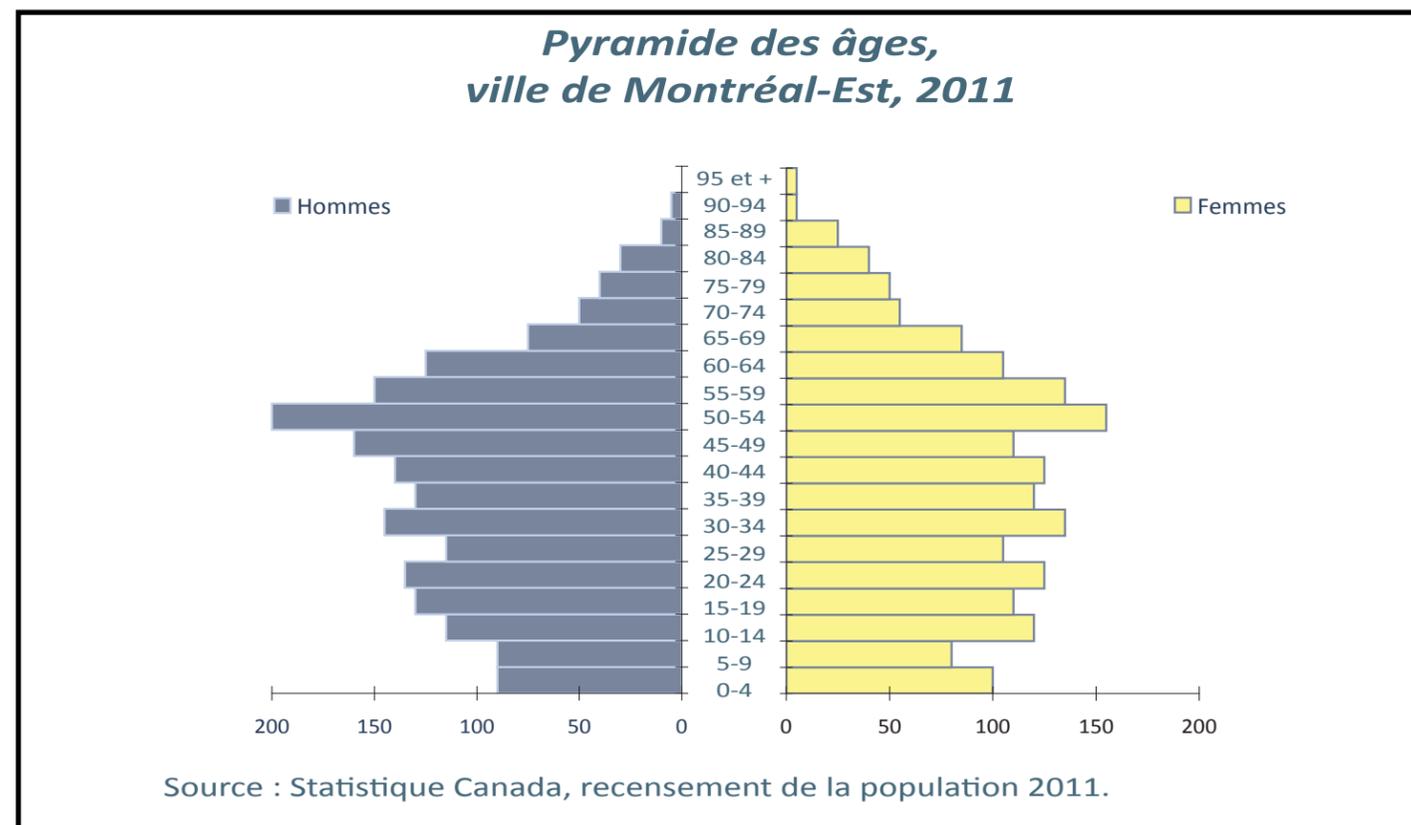
La Ville de Montréal-Est doit composer avec un territoire relativement restreint, représentant environ 12,2 km<sup>2</sup>, dont la majorité de celui-ci a été historiquement vouée à des fins industrielles (environ 90 % du territoire).

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

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

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

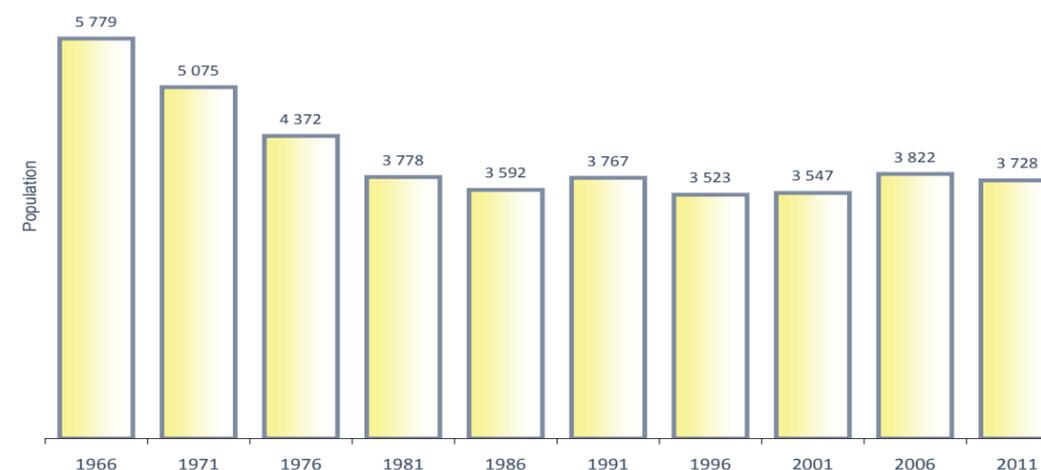
La densité nette de la population (rapport du nombre d'habitants sur la zone strictement résidentielle) est de 4 585 hab \ km<sup>2</sup>.



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

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

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



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

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

	Population totale	
	Nombre	%
Ménages privés	1 650	100,0
Moins de 5 000 \$	60	3,6
5 000 \$ à 9 999 \$	45	2,7
10 000 \$ à 14 999 \$	130	7,8
15 000 \$ à 19 999 \$	105	6,3
20 000 \$ à 29 999 \$	240	14,5
30 000 \$ à 39 999 \$	185	11,1
40 000 \$ à 49 999 \$	220	13,3
50 000 \$ à 59 999 \$	140	8,4
60 000 \$ à 79 999 \$	200	12,0
80 000 \$ à 99 999 \$	135	8,1
100 000 \$ à 124 999 \$	115	6,9
125 000 \$ à 149 999 \$	35	2,1
150 000 \$ et plus	50	3,0

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

Des couches de pauvreté non négligeables:

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

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

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

#### Indice de vieillissement démographique

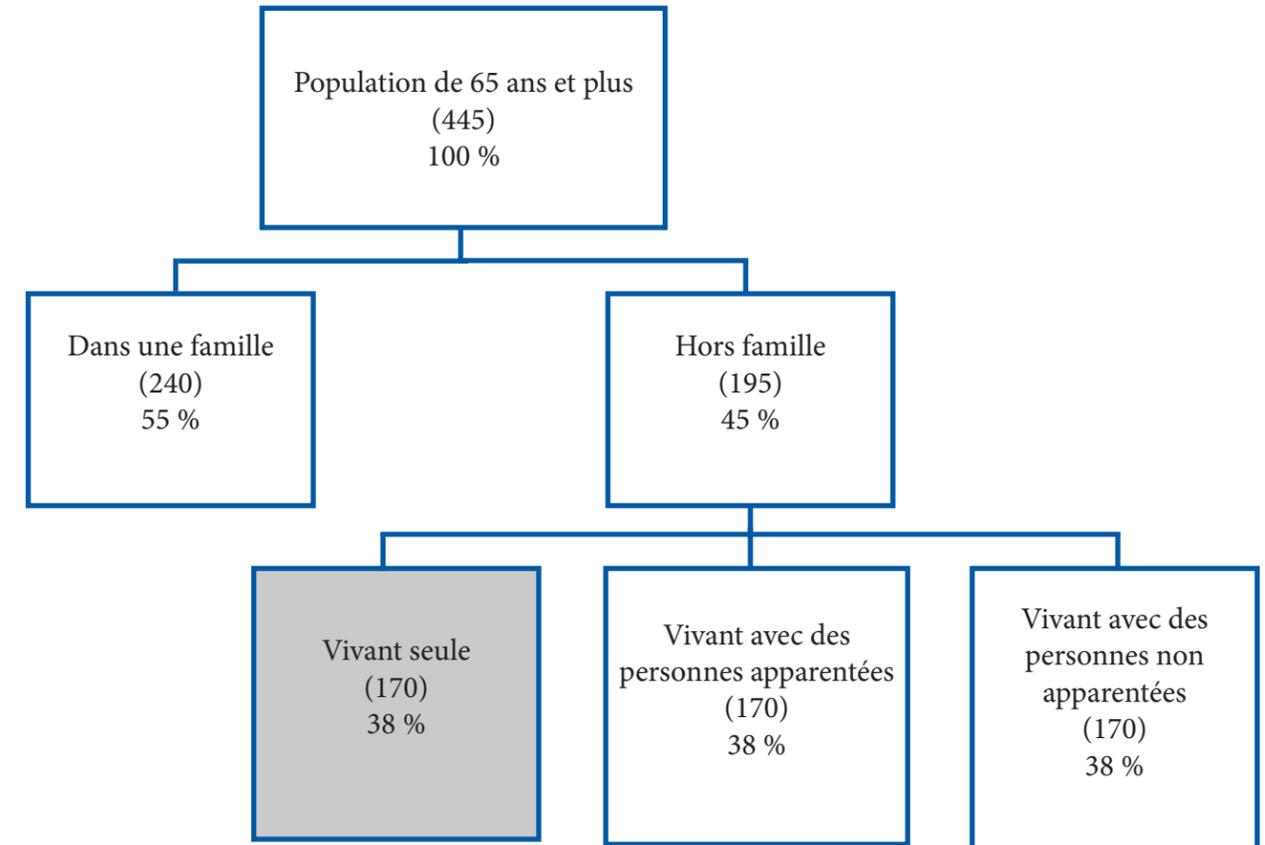
L'indice de vieillissement démographique\* se situe au-dessus du seuil d'équilibre dans la Ville de Montréal-Est. Il se situe à 0,97 dans l'agglomération et à 1,30 en banlieue.

1.25

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

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

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



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



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

- La densité d'occupation au sol

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

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

Densité moyenne brute  
actuelle:  
22.8 logements à l'hectare



Densité moyenne brute  
cible:  
35 logements à l'hectare

(équivalent à créer 995 logements sur le territoire)

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

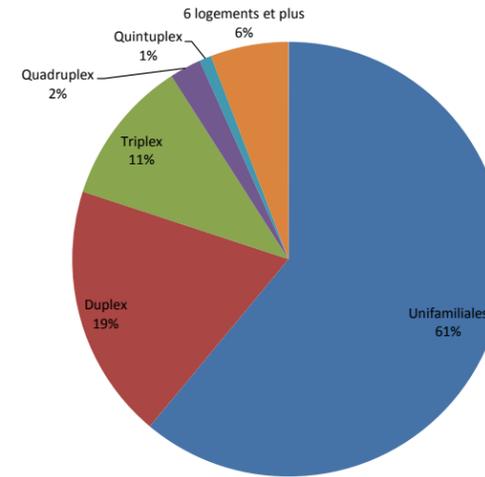
- Attractivité du territoire en matière d'habitation

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

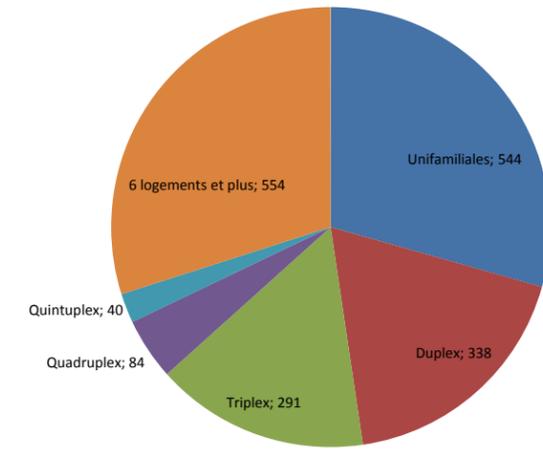
Tandis que le secteur à l'ouest de Montréal-Est (Mercier-Tetrevaultville) semble connaître une baisse du taux d'inoccupation, celui de RDP-PAT-ME est en augmentation depuis 2013, ce qui est un signe d'une baisse de l'attractivité de ce secteur en comparaison à son voisin adjacent. De plus, en comparaison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

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

Répartition actuelle des bâtiments résidentiels par typologie, avril 2015

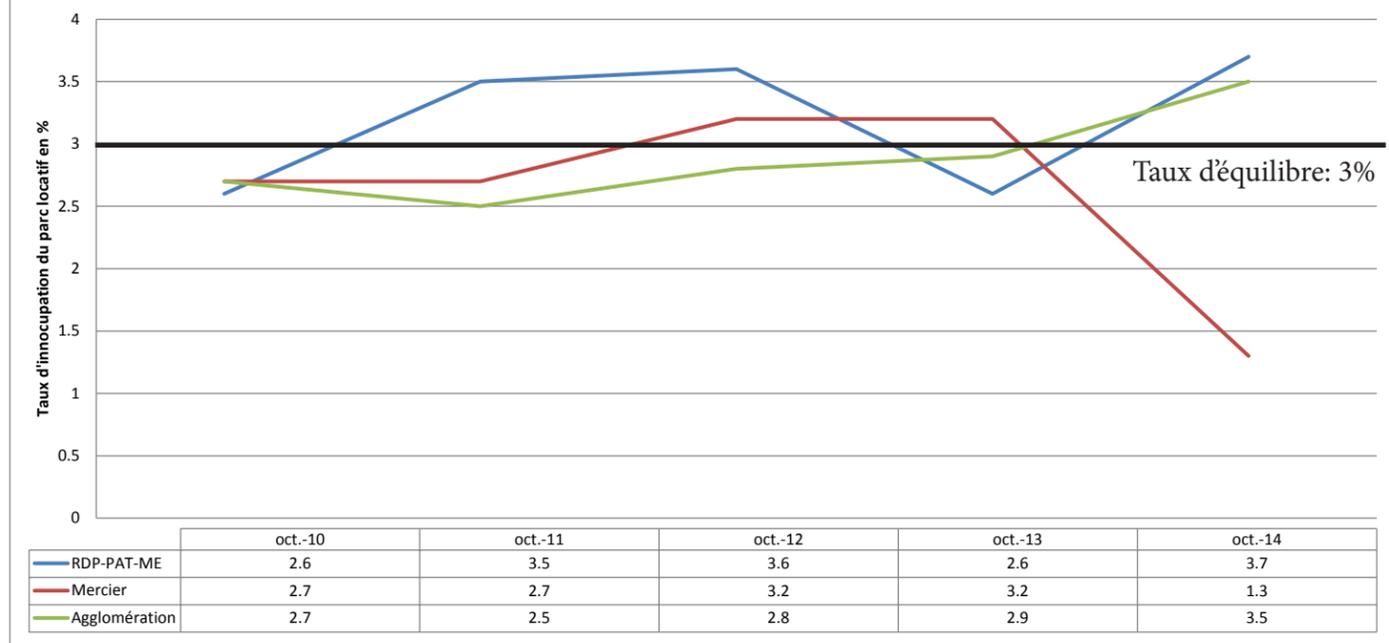


Répartition actuelle des logements par type de bâtiment, avril 2015



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

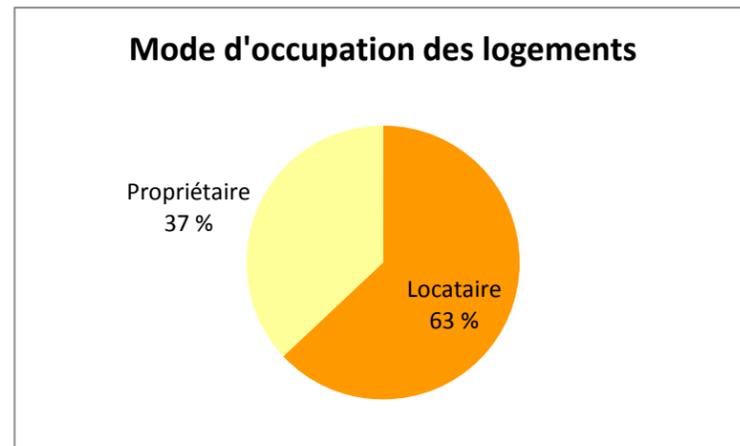
Évolution du taux d'inoccupation du parc locatif entre 2010 et 2014 selon la SCHL



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

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

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



### LOCATAIRES

Loyer brut mensuel médian  
672 \$

Loyer brut mensuel moyen  
699 \$

11.6 % des ménages locataires dans un logement subventionné

37.9 % des ménages locataires consacrent 30 % ou plus du revenu total du ménage aux coûts d'habitation

### PROPRIÉTAIRES

Valeur médiane des logements  
239 753 \$

Valeur moyenne des logements  
284 524 \$

Coûts d'habitation mensuels médians  
983 \$

Coût d'habitation mensuels moyens  
1 036 \$

64.2 % des ménages propriétaires avec hypothèque

24.4 % des ménages propriétaires consacrent 30 % ou plus du revenu total du ménage aux coûts d'habitation

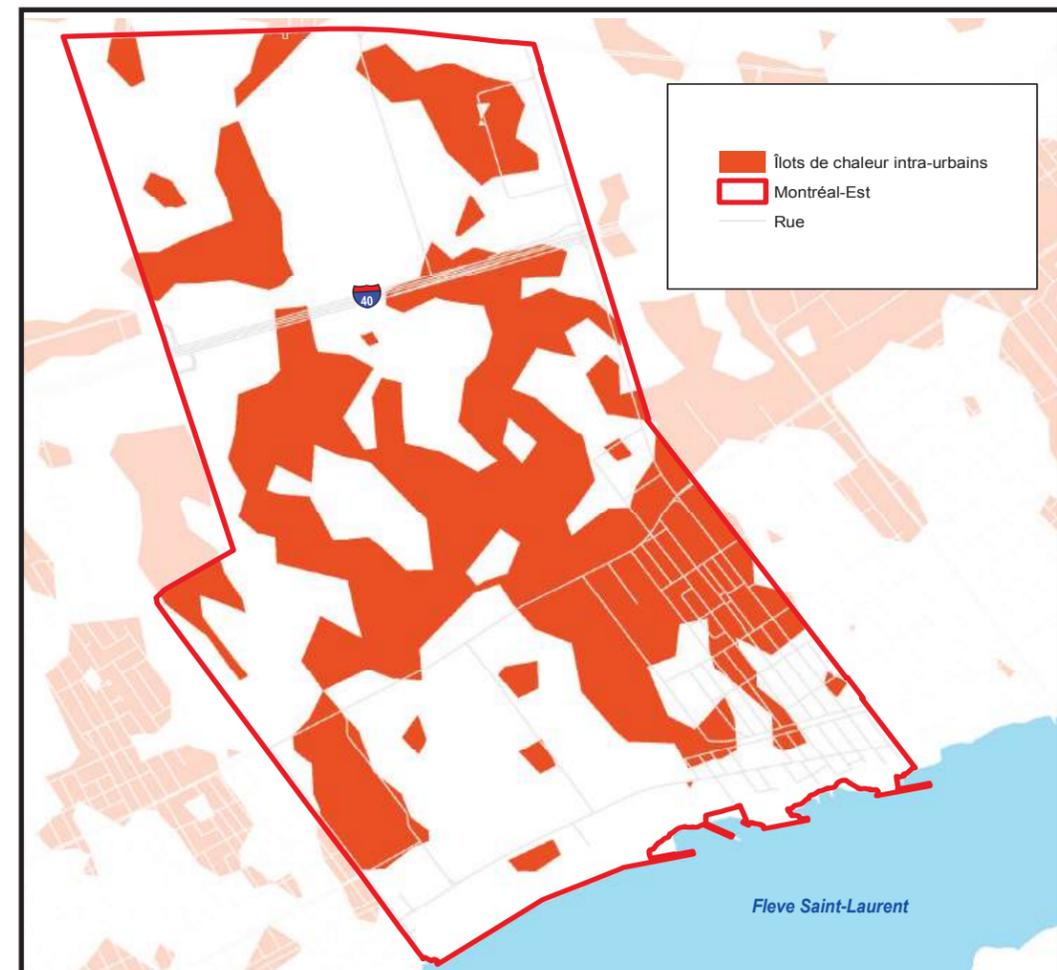
- Des îlots de chaleur importants au cœur du secteur résidentiel

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

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

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

Carte 1: Îlots de chaleur intra-urbains (selon températures de surface le 14 juillet 2011)



- Un bâti déstructuré et un espace public à améliorer

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

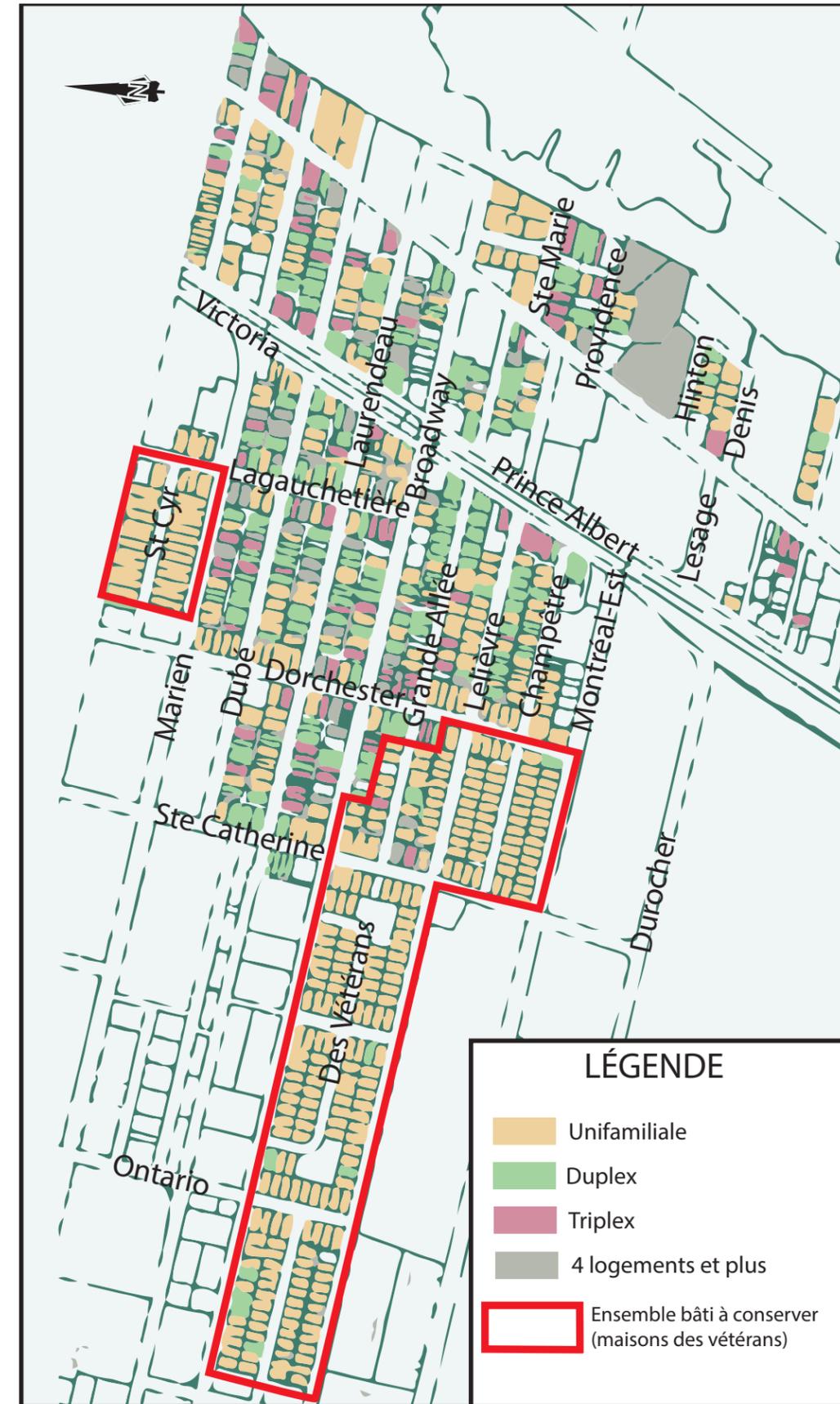
L'avenue Broadway en est un bel exemple, puisque sur cette même avenue, on peut y trouver l'ensemble des types de bâtis présents dans l'agglomération montréalaise. Ce manque de cohérence dans l'architecture des bâtiments est accentué par la présence de commerces d'automobiles usagées ainsi que par des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

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

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



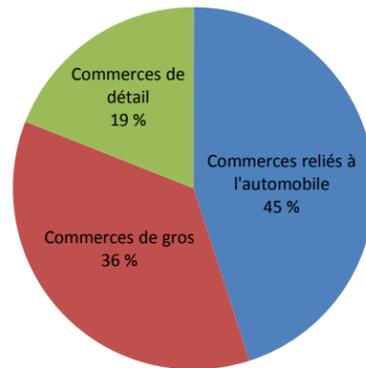
Carte 2: Catégorisation du bâti et secteurs résidentiels à protéger



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

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

Répartition des commerces présents sur le territoire par type



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

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

- La structure commerciale destinée aux entreprises et travailleurs

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

- Le déclin de l'artère commerciale Broadway

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

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

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

### Forces et faiblesses de l'avenue Broadway

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plusieurs terrains disponibles et reconvertisibles</li> <li>• Présence de quelques commerces de proximité (épicerie, crèmerie, dépanneur)</li> <li>• Facilité d'accès par le transport collectif</li> <li>• Lien direct avec le parc de l'Hôtel-de-Ville</li> <li>• Était autrefois une avenue commerciale (mémoire collective)</li> <li>• Possède un bassin de travailleurs</li> <li>• Plusieurs ruelles qui permettent de diversifier les accès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faible bassin de la clientèle considérant la taille de la population</li> <li>• Plusieurs locaux vacants</li> <li>• Absence de patrimoine architectural</li> <li>• Bâti en mauvais état</li> <li>• Discontinuité du bâti</li> <li>• Peu ou pas d'aménagement urbain</li> <li>• Peu ou pas de végétation</li> <li>• Aucune visibilité</li> <li>• Prédominance de l'automobile en marge avant</li> <li>• Circulation de camions (Usines Giant)</li> <li>• Signalisation</li> <li>• Activité commerciale désuète</li> <li>• N'est pas attractive</li> <li>• Mécanisme de financement sclérosé empêchant le transfert de propriété et l'investissement</li> </ul>

### Défis et opportunités:

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

- Une cohabitation d'usages difficile

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

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

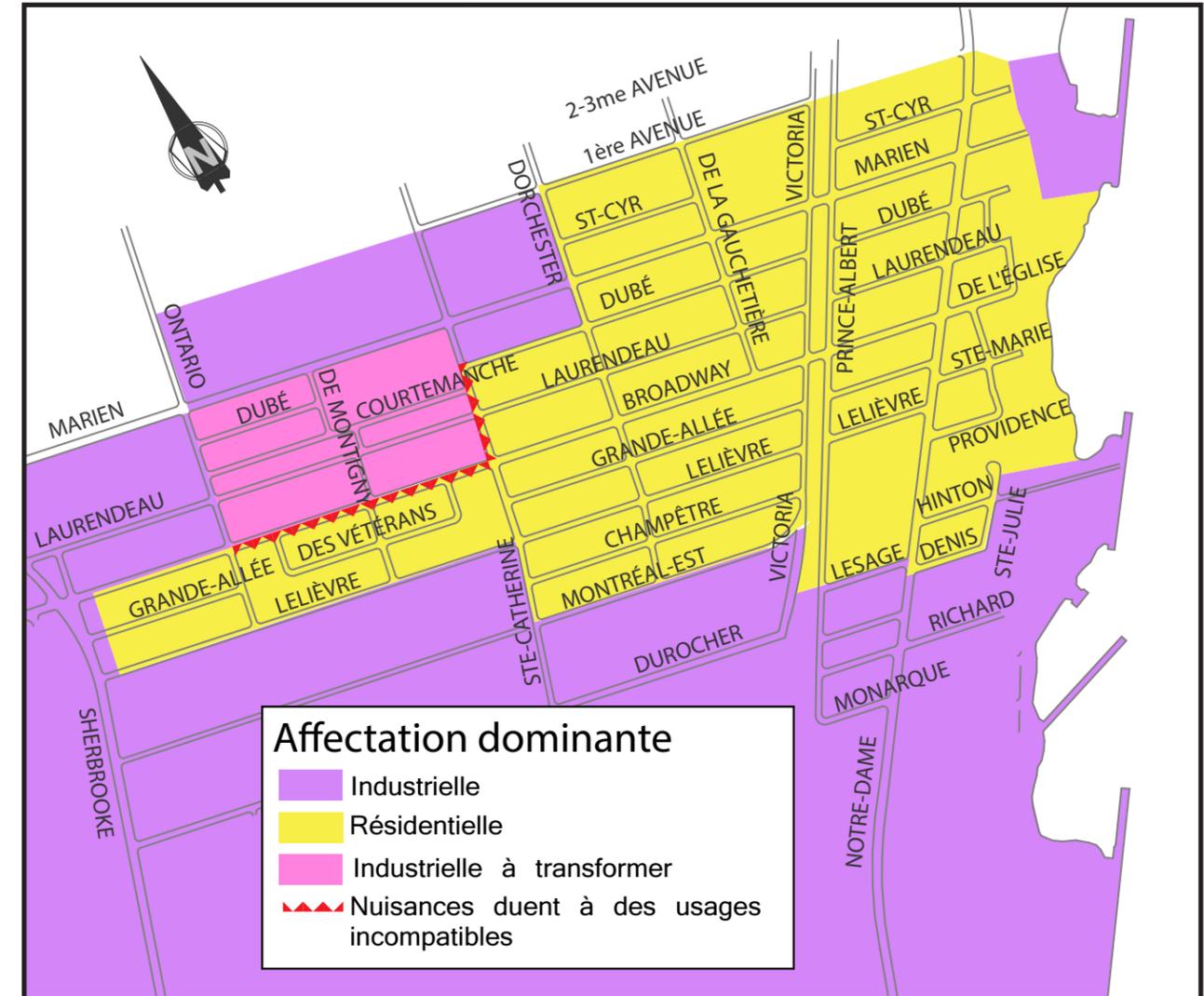
La présence des hangars, à l'est de l'avenue Broadway et au nord de la rue Sainte-Catherine, héritage de la seconde guerre mondiale, génère des nuisances considérables pour le secteur (sécurité des bâtiments, circulation, stationnement, manœuvre de camions dans les rues locales) mais présente toutefois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

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

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

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

Carte 3: Affectation dominante des usages



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

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

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

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

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

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

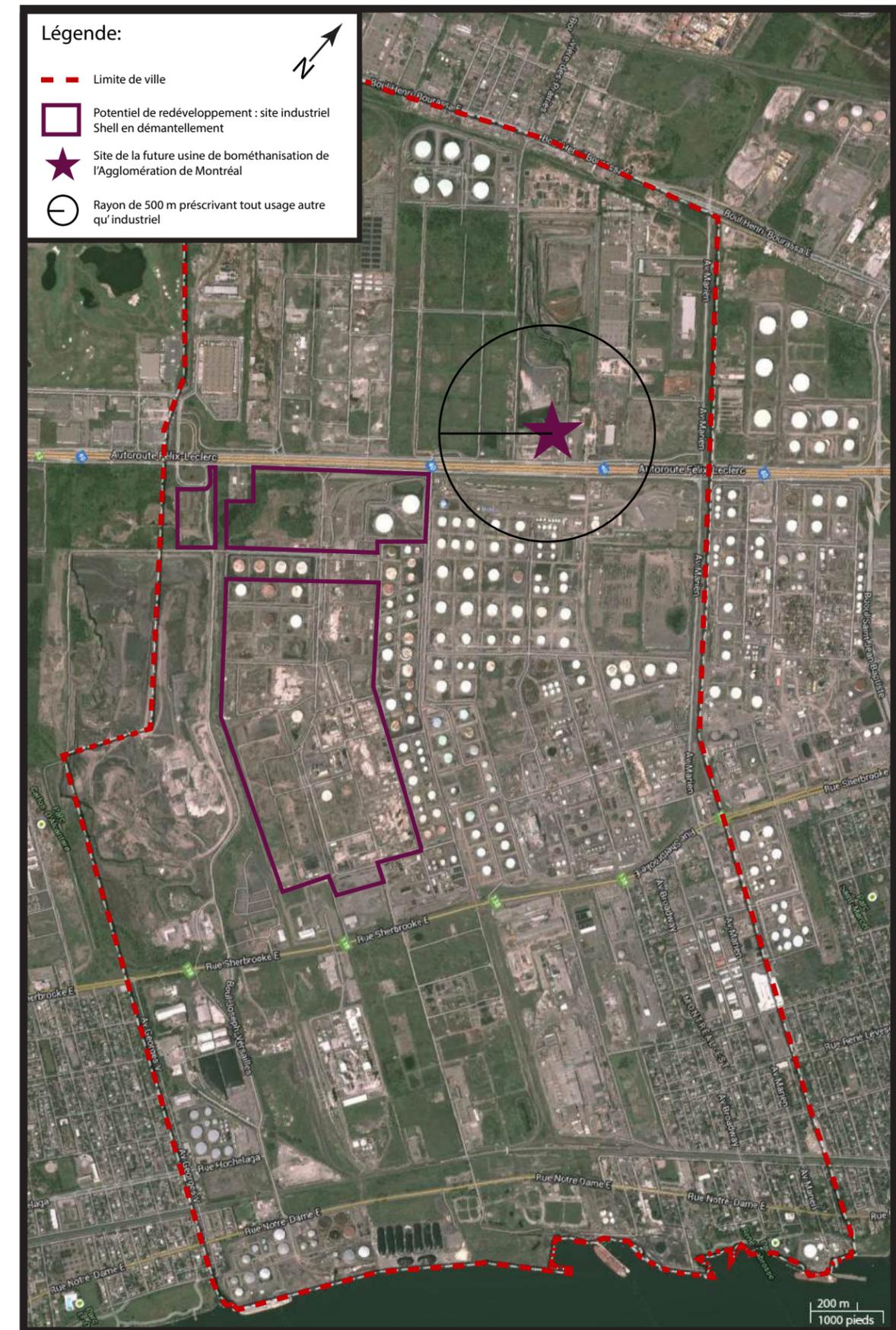
Les compétences de l'Agglomération de Montréal lui ont permis de désigner certains sites industriels destinés à recevoir des équipements et usages régionaux. Ainsi, Montréal-Est a été choisie pour recevoir le projet régional de biométhanisation sur le site de l'ancienne carrière Demix. Cette décision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

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

14

74 %

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



- Une activité économique en mutation

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

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

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

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

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

- 25.4 %

35.8 %

0.97



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

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

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

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

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

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

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

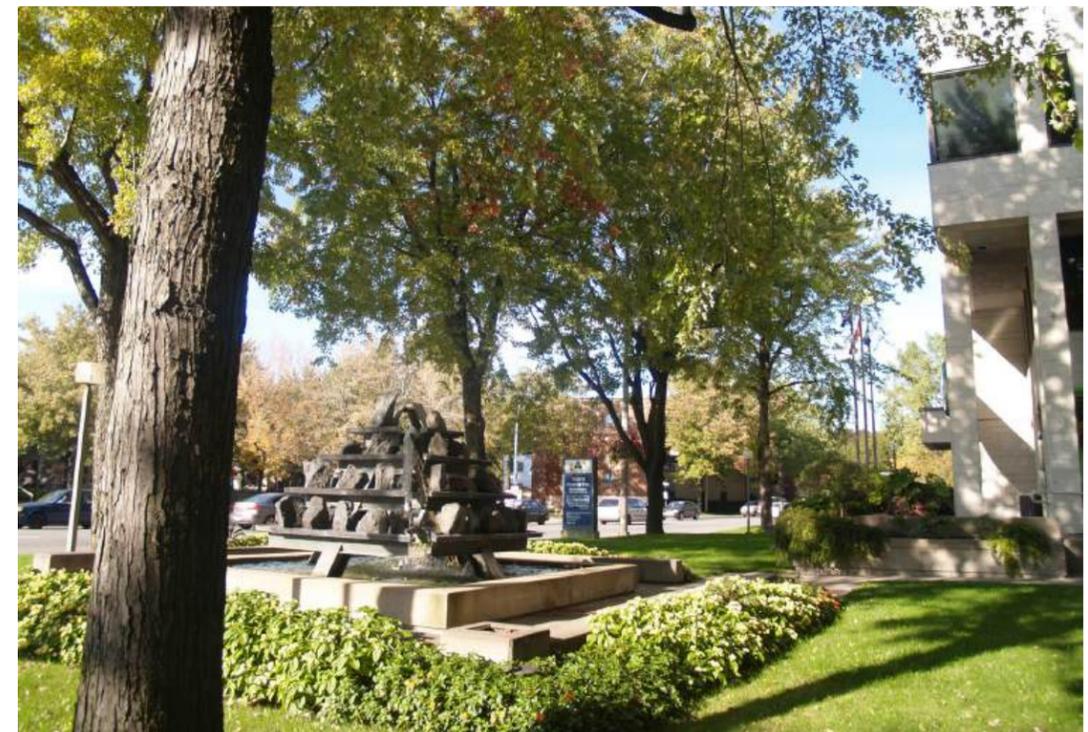
- L'hôtel de ville (rue Notre-Dame) où l'on retrouve la majorité des services à l'intérieur d'un bâtiment de grand gabarit à vocation mixte (activités commerciales au rez-de-chaussée)
- Le garage municipal, localisé sur la rue Victoria (à l'angle de l'avenue Marien), au cœur d'un tissu résidentiel

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

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

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

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



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

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

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

Les autres axes routiers du territoire sont considérés comme des collectrices et des rues à desserte locale.

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

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

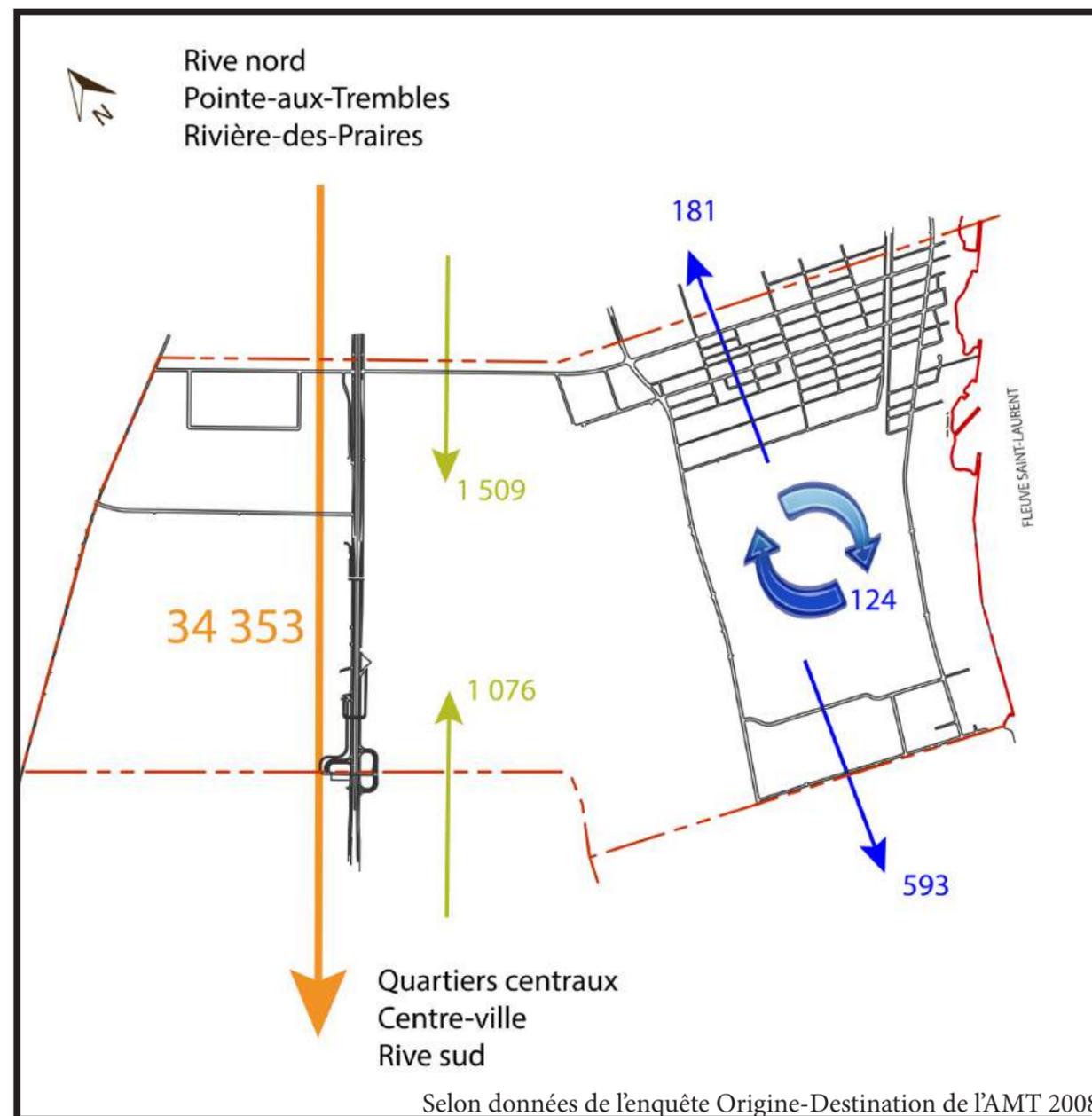
Les activités de transport maritime sont concentrées sur le site du Port de Montréal qui occupe la quasi-totalité de l'espace en bordure du fleuve Saint-Laurent. L'administration portuaire entend augmenter ses activités relatives au transbordement de conteneurs et de différentes marchandises au cours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

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

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

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

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



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

- Des entrées de ville à mettre en valeur

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

- Des aménagements inadaptés au transport actif

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

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

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



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

- Des grands projets d'infrastructure en transport collectif

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

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



Carte 7: Grands projets d'infrastructure en transport collectif



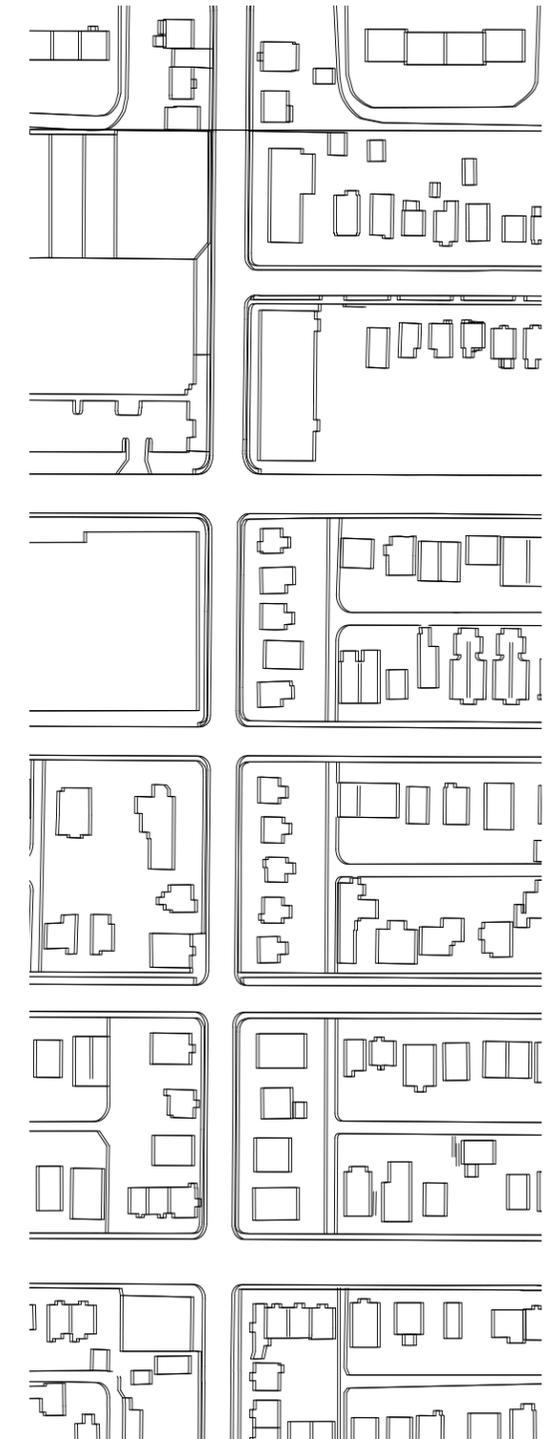
Légende

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

# CHAPITRE 2

## LE CHOIX D'AMÉNAGEMENT

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



# Chapitre 2: Le choix d'aménagement

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

### 2.1.1 La vision stratégique d'aménagement

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

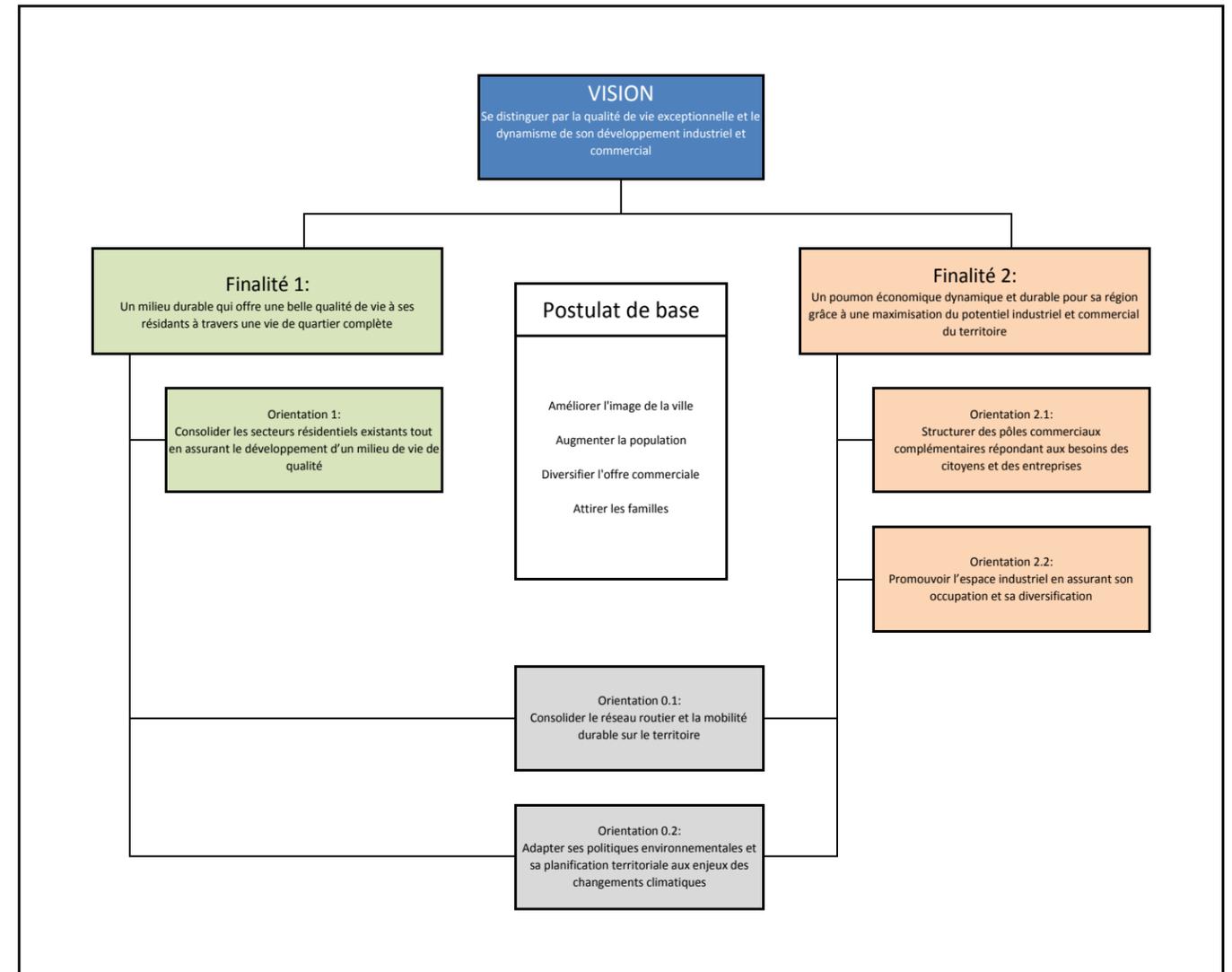
À partir du contexte d'aménagement, il importe de définir les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire de la Ville de Montréal-Est. Ces lignes directrices encadreront l'aménagement, le développement et la mise en valeur du territoire, et ce, sur un horizon de planification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

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

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

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

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



Orientation 1: Consolider les secteurs résidentiels existants tout en assurant le développement d'un milieu de vie de qualité		
Objectifs	Moyen, action ou mesure	Exigence du Schéma
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser les espaces potentiellement développables en encourageant les usages non compatibles situés en milieu résidentiel vers des zones plus propices</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adopter un règlement qui encouragerait le déménagement de certaines entreprises et faire connaître les programmes de subventions existants (PRAM ou autre)</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoriser une variété de typologies du bâti dans certains secteurs du tissu résidentiel existant pour répondre adéquatement aux besoins distincts d'une population hétérogène</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viser une densité moyenne de 35 logements à l'hectare et plus, pour les secteurs en développement et en transformation, et ce, conformément aux exigences métropolitaines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage</li> </ul>	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter l'indice de canopée de 25 % d'ici 2022 conformément au schéma d'agglomération</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir la canopée actuelle et exiger la plantation d'arbres lors des nouveaux projets via un règlement</li> </ul>	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager la rénovation des bâtiments résidentiels ayant un intérêt au niveau architectural et patrimonial notamment en maintenant le secteur des Vétérans avec un bâti de faible densité résidentielle et respectant la valeur patrimoniale de celui-ci</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place de Plans d'implantation et d'intégration architecturales (PIIA) dans des secteurs d'intérêt notamment par un programme de sensibilisation</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'image de la ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En mettant en place un meilleur contrôle de l'aménagement et de l'utilisation des cours avant</li> <li>• En mettant en place des projets pilotes d'appropriation des espaces publics par du mobilier urbain</li> <li>• En aménageant un circuit de ruelles vertes</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir les vues et les ouvertures sur le fleuve Saint-Laurent à partir du parc riverain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage (normes d'implantation)</li> </ul>	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place des conditions propices au retour du commerce de proximité dans le secteur résidentiel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'une réglementation insistant sur la mixité des usages</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Éviter l'implantation d'usages incompatibles à proximité des secteurs résidentiels ou, le cas échéant, introduire des mesures de mitigation adéquate en prévoyant des zones tampons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan d'affectation du territoire adéquat</li> </ul>	Oui

### Orientation 2.1: Structurer des pôles commerciaux complémentaires répondant aux besoins des citoyens et des entreprises

Objectifs	Moyen, action ou mesure	Exigence du Schéma
<ul style="list-style-type: none"> <li>Revitaliser le secteur central de la ville en y favorisant une mixité d'usages résidentiels, de services et commerces répondant principalement aux besoins de la population locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Élaborer un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur et établir un plan d'actions et de revitalisation d'ici 2022</li> <li>Aménager des espaces publics et privés de qualité afin de maintenir captive la clientèle sur le territoire (aménagements extérieurs, mobilier urbain, règles sur l'affichage)</li> <li>Limitier et encadrer les activités professionnelles à domicile de manière à favoriser le développement et la revitalisation du centre-ville</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Encourager la requalification des terrains en bordure de l'A-40 à des fins commerciales régionales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un PIIA de type commercial</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser les commerces et services professionnels destinés aux entreprises sur la rue Sherbrooke, le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue Marien dans le secteur des hangars</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un PPU pour le secteur des hangars favorisant la mixité des usages entre services et industrie légère</li> <li>Introduire des dispositions particulières afin d'améliorer l'image de la rue Sherbrooke (gestion des aires d'entreposage extérieur, des espaces de stationnement, de l'affichage, etc.)</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir les commerces liés à l'automobile sur le boulevard Henri-Bourassa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zonage</li> </ul>	Non

### Orientation 2.2: Promouvoir l'espace industriel en assurant son occupation et sa diversification

Objectifs	Moyen, action ou mesure	Exigence du Schéma
<ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir les espaces industriels disponibles avec l'aide des partenaires économiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer un partenariat fort avec l'agglomération et la SODEC</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifier les créneaux industriels potentiels à développer (ex: énergie verte, recherche et développement...) et promouvoir à l'aide de ressources professionnelles spécialisées ou d'expertises industrielles et, à terme, adapter les dispositions du règlement de zonage en conséquence (classification des usages, définir les usages autorisés ou prohibés par zones, le taux d'occupation au sol, mesures d'aménagement particulier, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaborer avec la Ville de Montréal et l'Association industrielle de l'est de Montréal (AIEM)</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la vitrine de l'autoroute 40 par des mesures particulières dans la réglementation et la sensibilisation des propriétaires et occupants (investir dans les infrastructures, qualité des aménagements extérieurs, affichage, gestion des aires d'entreposage et des espaces de stationnement, apparence extérieure des bâtiments et constructions, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser des projets d'embellissement, adopter un règlement sur l'affichage ainsi qu'un PIIA spécifique</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la vitrine de la rue Notre-Dame par des aménagements extérieurs de qualités et promouvoir l'embellissement des façades extérieures des bâtiments et des réservoirs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser des projets d'embellissement relatifs aux entrées de ville</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Encadrer les entreprises générant des nuisances à proximité des secteurs résidentiels et sensibles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Établir des zones tampons, lorsque cela est possible, et renforcer le règlement sur les nuisances</li> </ul>	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inciter les entreprises générant des nuisances situées à proximité des secteurs résidentiels à se relocaliser à l'intérieur des secteurs plus adéquats et ainsi favoriser leur expansion future sans entraîner des problématiques de cohabitation des usages</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instaurer un programme de relocalisation</li> </ul>	Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Répertorier les bâtiments d'intérêt dont la préservation de l'architecture et du cadre bâti serait pertinente et, le cas échéant, évaluer la possibilité de mettre en place un règlement sur les Plans d'implantation architecturale (PIIA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répertorier les bâtiments d'intérêt architectural</li> </ul>	Oui

**Orientation 0.1: Consolider le réseau routier et la mobilité durable sur le territoire**

Objectifs	Moyen, action ou mesure	Exigence du Schéma
<ul style="list-style-type: none"> <li>Planifier la réfection des voies de circulation pour favoriser la mobilité active en prévoyant une cohabitation sécuritaire des moyens de transport dans l'espace public et promouvoir la mobilité durable pour une augmentation des déplacements en transport en commun et en transport actif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaménager le réseau de voies cyclables lorsque possible (ex. : en sites propres) et compléter le réseau pour la desserte des pôles de services et des secteurs résidentiels</li> <li>Poursuivre l'aménagement de traverses piétonnes sécuritaires</li> <li>Partager plus équitablement les emprises publiques en faveur du piéton et du cycliste en diminuant le nombre ou la largeur des voies lorsque possible et dans les zones propices</li> <li>Mettre en place une réglementation prévoyant des supports à vélo obligatoires intégrés dans toute nouvelle construction ou transformation de bâtiment conformément aux exigences du schéma</li> </ul>	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>Poursuivre les travaux du boulevard Joseph-Versailles / Bourget / Rodolphe-Forget pour favoriser le redéveloppement des terrains vacants laissés par la fermeture de la raffinerie Shell, la circulation des marchandises sur notre territoire et relier plus efficacement le pôle logistique du port de Montréal à l'autoroute 40</li> </ul>		Non
<ul style="list-style-type: none"> <li>Introduire des distances d'éloignement pour les constructions situées en bordure de la voie ferrée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réglementer les usages sensibles à proximité de la gare de triage Notre-Dame / Laganière</li> </ul>	Oui

**Orientation 0.2: Adapter ses politiques environnementales et sa planification territoriale aux enjeux des changements climatiques**

Objectifs	Moyen, action ou mesure	Exigence du Schéma
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en place une réglementation pour favoriser l'intégration des pratiques environnementales adéquates lors de la construction et la rénovation des bâtiments afin de lutter efficacement contre les effets des changements climatiques (gestion écologique et durable des eaux de ruissellement, bâtiments durables, performance énergétique, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lutter contre les îlots de chaleur en mettant en place des nouvelles normes en matière de réfection des toits</li> <li>Mettre en place des mesures d'incitation pour débrancher les gouttières se déversant à l'égout et détourner l'eau de pluie vers les surfaces perméables</li> </ul>	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminuer l'imperméabilisation des surfaces dégagées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réglementer l'aménagement durable des espaces de stationnement en se basant sur les normes du Bureau national du Québec -BNQ 3019-190 Lutte aux îlots de chaleur pour les institutions, les commerces et les industries</li> <li>Réglementer le pourcentage de superficie verte (plantes, arbres, arbustes...) qui devra être aménagée dans toute nouvelle construction</li> <li>Appliquer la rétention des eaux pluviales pour toute surface imperméable excédant les 1000 m</li> <li>Augmenter l'utilisation des fosses continues pour les arbres</li> <li>Privilégier l'emploi de revêtement perméable (asphalte poreux, béton poreux, pavés en béton et systèmes alvéolaires en béton ou plastique)</li> </ul>	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir et consolider le réseau des parcs et espaces verts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utiliser l'emprise publique sur Marien au sud de Sherbrooke pour mettre en relation le pôle d'emploi et les espaces verts via un parcours linéaire actif</li> <li>Travailler en collaboration avec l'agglomération de Montréal pour le maintien du parc nature le Boisé d'Anjou</li> </ul>	Oui

## Section 2.2: L'organisation du territoire projetée

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

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

Situation actuelle		
Densité brute actuelle du secteur résidentiel de Montréal-Est	23	logements / hectare
Densité visée par le schéma pour tout nouveau développement	35	logements / hectare
Densité brute moyenne visée par le schéma	30	logements / hectare
Nombre de logements actuels	1 851	logements

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

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

Carte 8: Densité de construction résidentielle projetée

**LÉGENDE:**

- Densité faible (16 logements par hectare)
- Densité moyenne (35 logements par hectare)
- Densité élevée (85 logements par hectare)
- Secteurs transformables
- Aire d'aménagement pouvant faire l'objet de programme particulier d'urbanisme
- Secteurs pouvant faire l'objet d'un programme de revitalisation

Secteur garage municipal:  
 Densité moyenne (35 logements / hectare)  
 Maison de ville (x46)  
 Clientèle visée: Jeunes familles, premiers acheteurs

Secteur riverain:  
 Densité élevée (85 logements / hectare)  
 Condominiums (x 340 unités)



## 2.2.2 La compatibilité des usages par affectation

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

• Usage compatible      • (1) Usage compatible avec restriction ou condition particulière      X Usage incompatible

### Restrictions ou conditions particulières :

- (1) Selon les types d'affectation (faible, moyenne et forte densité), la typologie des usages autorisés sera adaptée au règlement de zonage (par exemple, des habitations unifamiliales à l'intérieur de l'affectation de faible densité, etc.)
- (2) De façon exceptionnelle et pour répondre à des besoins locaux, un commerce ou un service à la population (usage principal) pourrait s'implanter à l'intérieur des secteurs résidentiels. Toutefois, l'usage devra être autorisé via un règlement sur les usages conditionnels, règlement qui permet d'évaluer, en fonction de critère, la qualité d'insertion de l'usage dans le milieu existant. Actuellement, la Ville de Montréal-Est ne dispose pas d'un tel règlement et devra, si elle souhaite autoriser ce type de projet, se doter de cet outil réglementaire
- (3) Le cas échéant, si l'espace est disponible, la ville pourrait y aménager de nouveaux parcs, espaces verts ou des espaces publics
- (4) L'habitation de haute densité (usage multifamilial) est favorisée aux étages des bâtiments
- (5) Les commerces et services aux entreprises localisés dans le centre-ville ne doivent pas générer des nuisances supplémentaires ou nécessiter des espaces d'entreposage extérieur ou de stationnement pour véhicules lourds. Les services de bureaux et professionnels sont favorisés

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

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

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

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

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



## Section 2.3: Les secteurs de redéveloppement urbain

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Sommaire cartographique

Carte 1: Îlots de chaleur intra-urbains (selon températures de surface le 14 juillet 2011) ..... Page 10

Carte 2: Catégorisation du bâti et secteurs résidentiels à protéger ..... Page 11

Carte 3: Affectation dominante des usages ..... Page 13

Carte 4: Vue aérienne des activités industrielles de Montréal-Est et principaux sites stratégiques .....Page 14

Carte 5: Déplacements pour le travail à l'heure de pointe du matin selon origine et destination ..... Page 17

Carte 6: Répartition des élèves de l'école Saint-Octave et potentiel du transport actif .....Page 18

Carte 7: Grands projets d'infrastructure en transport collectif .....Page 19

Carte 8: Densité de construction résidentielle projetée .....Page 27

Carte 9: Contraintes et potentiel du secteur central de Montréal-Est .....Page 33

Carte 10: Principales voies de circulation .....Page 34

Carte 11: Réseau viaire existant et trame projetée de la Ville de Montréal-Est .....Page 35

Carte 12: Grandes affectations du sol de la Ville de Montréal-Est .....Page 36

Carte 13: Avancement du réseau cyclable .....Page 37

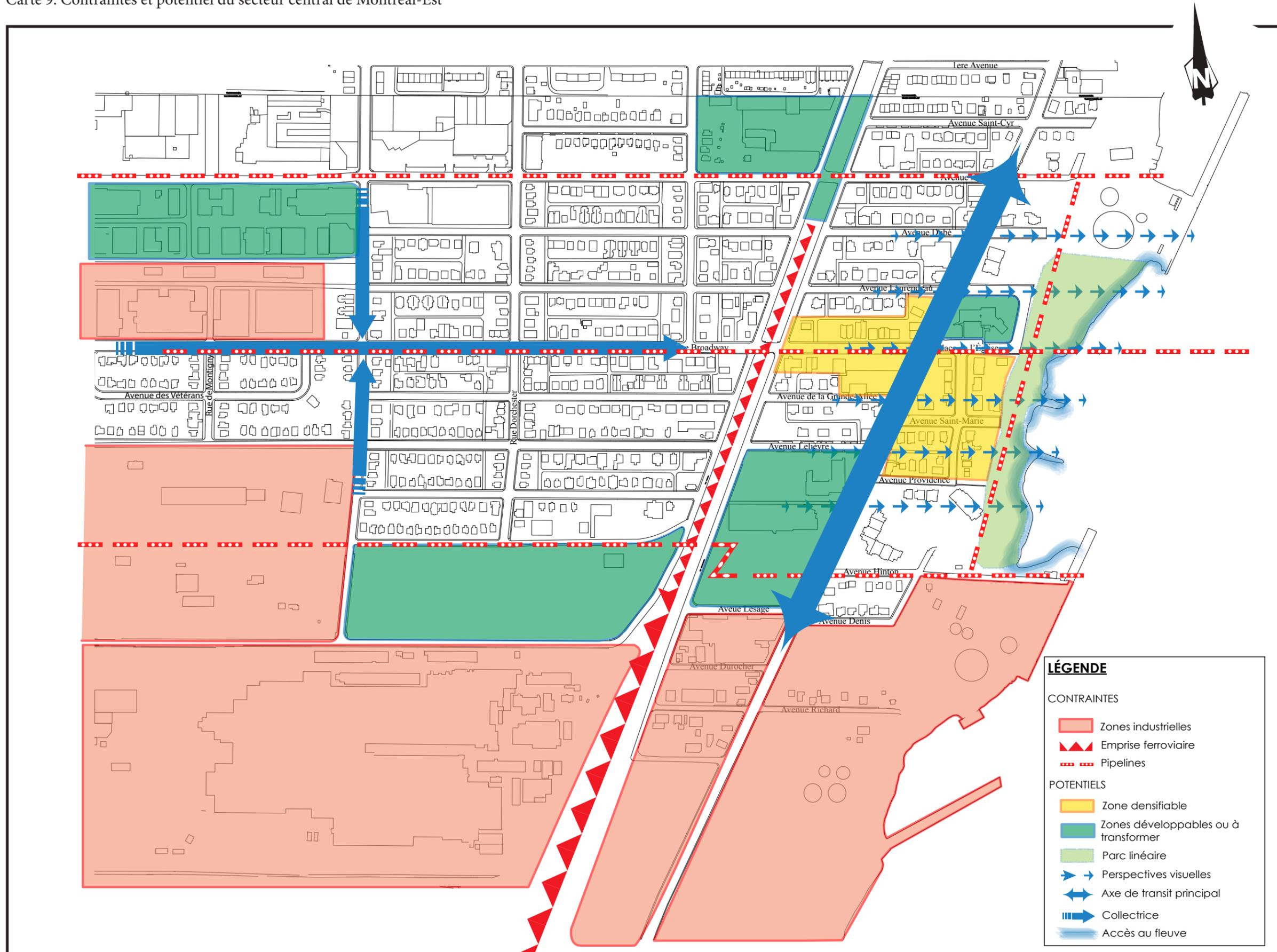
Carte 14: Territoires d'intérêt écologique ..... Page 38

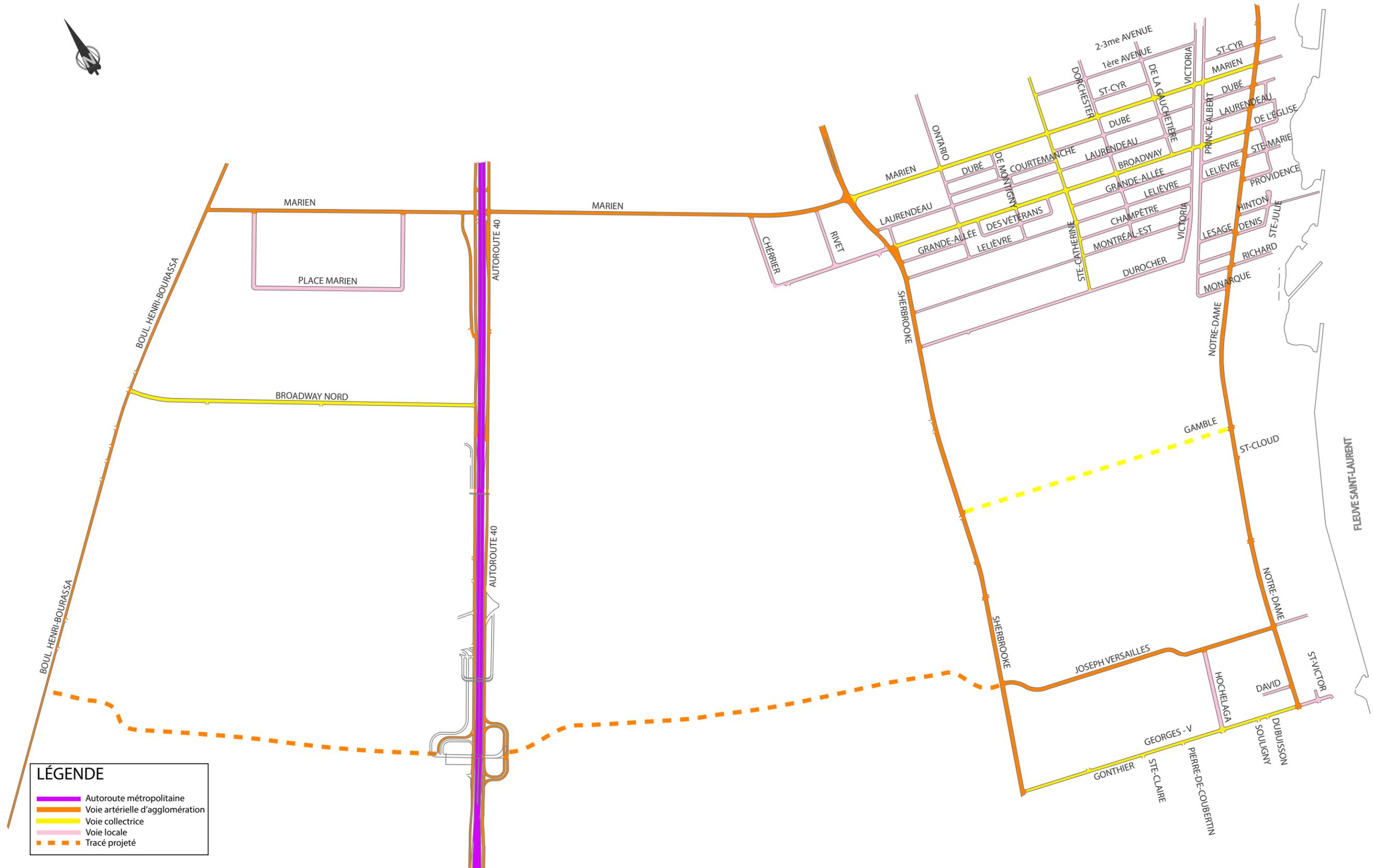
Carte 15: Identification des secteurs de redéveloppement urbain ..... Page 39

Carte 16: Identification des sites de remblayage hétérogène et des voies de circulation automobile et infrastructures ferroviaires sujettes à une réglementation particulière pour les usages sensibles ..... Page 40



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

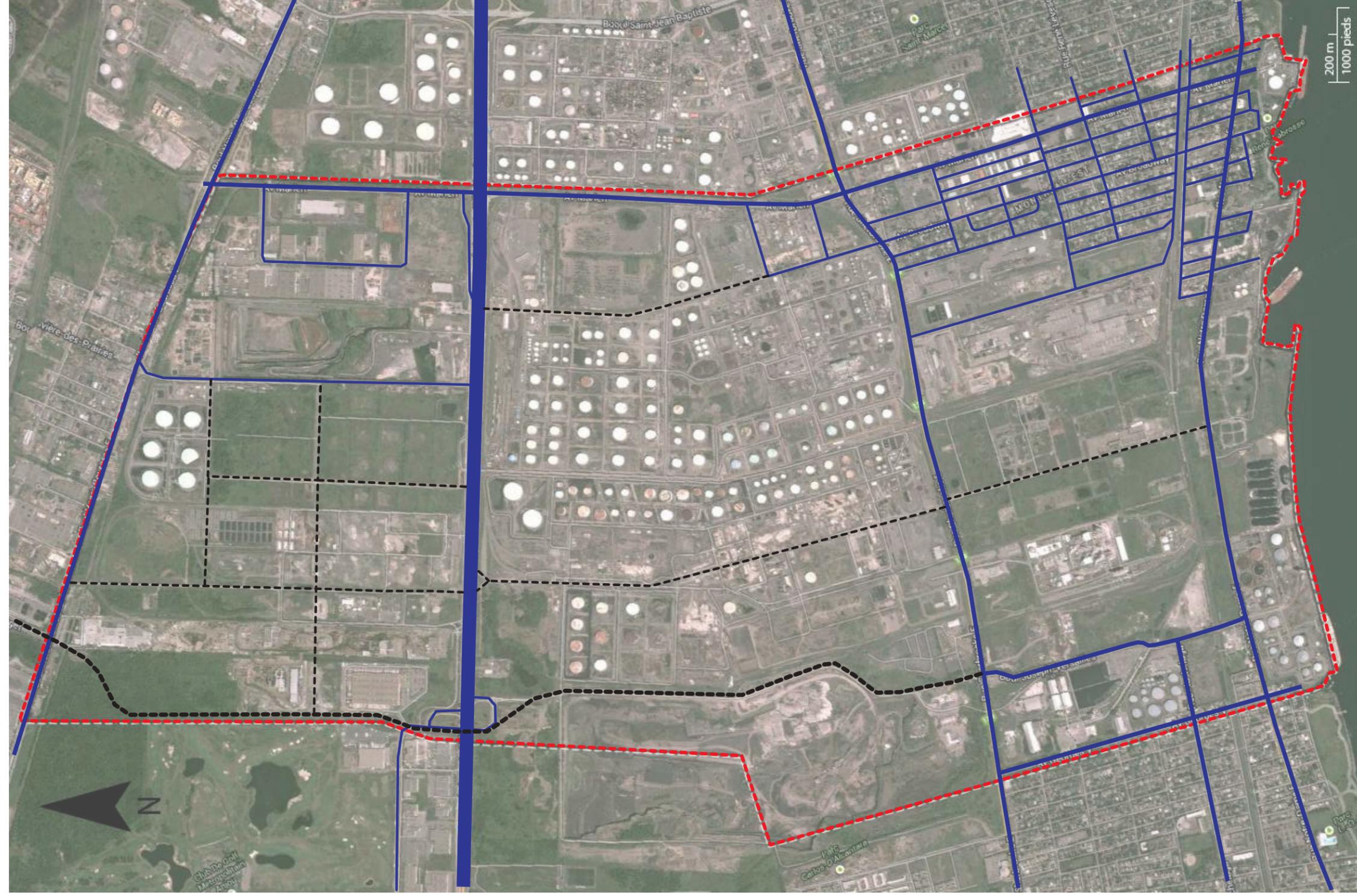




**LÉGENDE**

- Autoroute métropolitaine
- Voie artérielle d'agglomération
- Voie collectrice
- Voie locale
- Tracé projeté

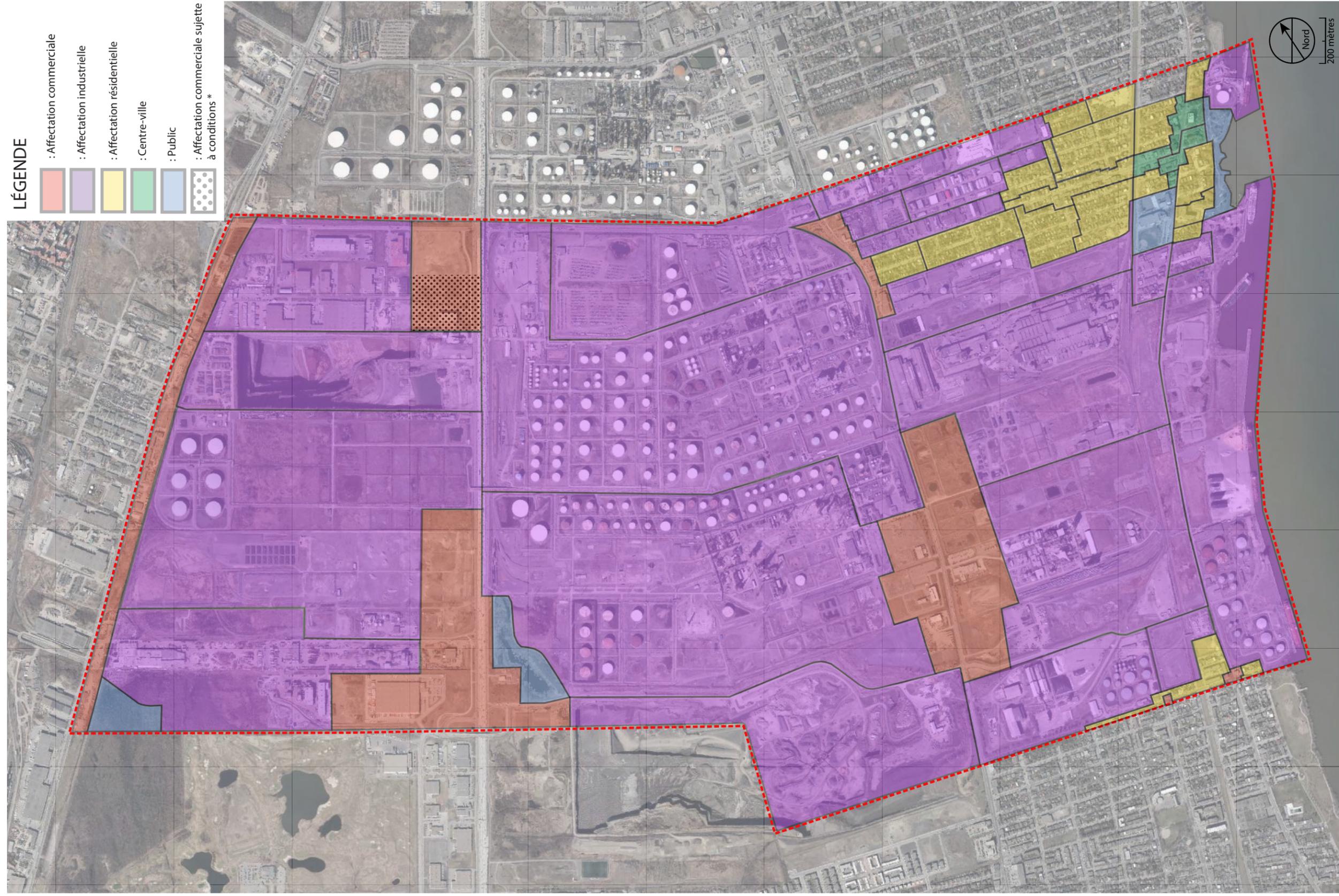
Carte 11: Réseau viaire existant et trame projetée de la Ville de Montréal-Est



### Légende

- Limites de la ville
- Trame de rue actuelle
- - - Trame de rue projetée

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



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

Carte 13: Avancement du réseau cyclable



### Légende

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

Carte 14: Territoires d'intérêt écologique



## Légende

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

Carte 15: Identification des secteurs de redéveloppement urbain



Légende

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

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



#### Légende

-  Autoroute ou voie rapide
-  Voie routière à débit important
-  Gare de triage
-  Sites de remblayage hétérogène
-  Limites de la ville

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Ce règlement entre en vigueur conformément à la loi.

---

Robert Coutu, maire

---

Roch Sergerie, avocat et greffier



---

## **RÈGLEMENT NUMÉRO 57-2016-1**

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT 57-2016 - RÈGLEMENT SUR LE PLAN D'URBANISME - AFIN D'AJOUTER DES VOIES PROJETÉES À LA CARTE 10 : PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION

---

- 1.** La page 34 du règlement sur le plan d'urbanisme 57-2016 est modifiée par le remplacement de la *Carte 10 : Principales voies de circulation* par l'Annexe A;
- 2.** Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

---

Anne Saint-Laurent, mairesse

---

Kaouther Saadi, greffière



---

## RÈGLEMENT 57-2016-2

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 AUX ÎLOTS DE CHALEUR, À LA DENSITÉ, AU RÉSEAU CYCLABLE, AUX AFFECTATIONS DU SOL 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 plan 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. La carte 1 intitulée « Îlots de chaleur intra-urbains (selon températures de surface le 14 juillet 2011) » présentée à la section « Des îlots de chaleur importants au cœur du secteur résidentiel » de l'article 1.2.1.2 intitulé « Un milieu de vie face à de nombreux défis d'aménagements » est remplacée par la carte 1 révisée présentée à l'Annexe A, qui fait partie intégrante du présent règlement. Le titre de la carte est remplacé par le suivant : « Îlots de chaleur et îlots de fraîcheur urbains (selon la température de surface le 6 juillet 2023) ».

3. La carte 2 intitulée « Catégorisation du bâti et secteurs résidentiels à protéger » présentée à la section « Un bâti déstructuré et un espace public à améliorer » de l'article 1.2.1.2 intitulé « Un milieu de vie face à de nombreux défis d'aménagements » est modifiée par l'ajout de la date « Septembre 2016 » à la légende.

La carte 2 révisée présentée à l'Annexe B fait partie intégrante du présent règlement.

4. 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. »

5. 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 remplacée par la carte 6 révisée présentée à l'Annexe C, qui fait partie intégrante du présent règlement.

6. 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 plan particulier d'urbanisme pour le secteur du centre-ville / avenue Broadway. »

7. Les tableaux existants intitulés « 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
Conservation (CS)	Visé à assurer la préservation d'espaces verts de grande dimension ou la préservation d'aires protégées par des organismes non municipaux
Résidentielle faible densité (H)	Visé la reconnaissance des secteurs résidentiels unifamiliaux existants Densité nette maximale de 70 logements à l'hectare
Résidentielle moyenne densité (H)	Visé à reconnaître et renforcer les secteurs résidentiels unifamiliaux, bifamiliaux et trifamiliaux existants Densité nette minimale de 70 logements à l'hectare
Résidentielle forte densité (H)	Visé à densifier certains secteurs résidentiels par le maintien et la création de secteurs multifamiliaux Densité nette minimale de 160 logements à l'hectare
Commerciale (C)	Visé à reconnaître les secteurs commerciaux du territoire et y favoriser le développement d'activités économiques diversifiées
Centre-ville (CV)	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 minimale de 160 logements à l'hectare
Industrielle (I)	Visé à reconnaître les secteurs industriels du territoire et y favoriser le développement d'activités complémentaires aux industries (commerces et services professionnels)
Publique (P)	Visé à assurer le maintien des parcs et espaces verts sur le territoire et à identifier les secteurs où les usages publics et communautaires sont permis
Grande emprise ou grande infrastructure publique (GE)	Visé à identifier les secteurs d'activités de transport portuaire, ferroviaire et aéroportuaire de même que les grands équipements à l'usage des services publics.

<b>Situation actuelle</b> (février 2024)	
Densité brute actuelle du secteur résidentiel de Montréal-Est	31,8 logements / hectare
Seuil moyen brut de densité résidentielle au Schéma d'aménagement	35 logements / hectare
Nombre de logements actuels	2250 logements

<b>Scénario de densification</b>	
<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 multilogements	
<b>Développement du coin Broadway / Notre-Dame (garage)</b>	
Type de bâti : Multilogements avec placette publique	
<b>Densité de construction résidentielle brute projetée de 35 logements / hectare Montréal-Est</b>	
Nombre de nouveaux logements	243 logements
Nombre total de logements	2 493 logements
Augmentation de la densité brute (%)	1,1 %
Augmentation du nombre de logements	11 %

8. L'article 2.2.1 intitulé « Les affectations et leur densité d'occupation au sol » est modifié 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 plan particulier d'urbanisme ou autre exercice de planification couvrant un secteur du territoire de la municipalité doit respecter le seuil moyen de densité résidentielle de 35 logements par hectare brut visé par le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal de, lorsque l'affectation habitation est autorisée.

En date du 19 juillet 2023, pour un projet donné, la méthode de calcul utilisée pour établir le seuil moyen brut de densité résidentielle était celle indiquée au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), soit :

$$\text{seuil moyen brut de densité} = \frac{\text{nombre total de logements de la zone}}{\text{superficie de la zone}}$$

où la superficie de la zone comporte des espaces non dédiés à "des logements, mais aussi des espaces destinés à la voirie, aux espaces publics et même parfois à d'autres bâtiments (équipements locaux, d'activités, etc.)."<sup>1</sup>

Cette méthode de calcul pose deux problématiques majeures.

- a) Advenant des changements au niveau des limites d'une zone, principalement pour les affectations résidentielles de faible densité et de moyenne densité, les densités minimales et maximales identifiées au plan d'urbanisme dans sa mouture précédente peuvent devenir non conformes.
- b) Dans une optique de densification du territoire, un calcul par zone lorsqu'une densité maximale est indiquée 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 présent règlement, tout nouveau projet de construction résidentielle utilisera la méthode de calcul indiquée au PMAD pour la densité nette<sup>2</sup>, soit :

$$\text{seuil moyen de densité nette} = \frac{\text{nombre de logements du projet}}{\text{superficie du terrain}}$$

où la superficie du terrain est celle comprise à l'intérieur des lignes de lot et exclut du calcul la superficie des rues, la superficie des terrains occupés par des usages publics et la superficie des espaces publics.

Un terrain peut être formé de plusieurs lots, aux conditions établies dans la réglementation en vigueur de la Ville de Montréal-Est. »

9. 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 remplacée par la carte 8 révisée présentée à l'Annexe D, qui fait partie intégrante du présent règlement.

<sup>1</sup> Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Avril 2012. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Règlement numéro 2011-51. p.96.

<sup>2</sup> *Op.cit.*

**10.** Le tableau existant qui établit les groupes d'usages permis pour chacune des affectations du sol présenté à l'article 2.2.2 intitulé « La compatibilité des usages par affectation » est remplacé par le tableau suivant :

Affectations	Résidentielle	Centre-ville	Industrielle	Commerciale	Publique	Grande emprise ou grande infrastructure publique	Conservation
Groupes d'usages							
Habitation (H)	• (1)	• (4)	X	• (8)	X	X	X
Commerces et services à la population (C)	• (2)	•	• (7)	•	• (9)	X	X
Commerces et services aux entreprises (C)	X	• (5)	•	•	• (10)	X	X
Commerce relié à l'automobile (C)	X	X	•	•	X	X	X
Industrie artisanale et légère (I)	X	X	•	•	X	X	X
Industrie lourde (I)	X	X	•	X	X	• (11)	X
Exploitation des matières premières (I)	X	X	•	X	X	X	X
Public et communautaire	X	• (6)	•	•	•	• (12)	X
Parcs et espaces verts	• (3)	• (3)	• (3)	• (3)	•	• (3)	•

• Usage compatible

( ) Usage compatible avec restriction ou condition particulière

X Usage incompatible

**11.**L'article 2.2.2 intitulé « La compatibilité des usages par affectation » est modifié :

a) par le remplacement de la note (8) existante par la note (8) suivante :

« (8) La classe d'usage "Habitation (H)" est seulement permise aux endroits où le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SAD) de l'agglomération de Montréal indique une affectation "Dominante résidentielle". » ;

b) par l'ajout des notes (11) et (12) suivantes à la suite de la note (10) existante :

« (11) Seuls les usages suivants sont autorisés à l'intérieur de cette affectation :

- I306 – Activités d'élimination et de traitement des déchets, matières résiduelles et recyclables, sites de compostage, dépôts de matériaux secs, incinérateurs et sites de récupération et d'entreposage de rebuts métalliques et pneus ;
- I307 – Industries de transformation des matières organiques et recyclables, incluant la biométhanisation ;
- I308 – Activités portuaires incluant les activités de logistique, transbordement, manutention, nettoyage, réparation et entretien de navires ;
- Activités portuaires, ferroviaires ou aéroportuaires de transbordement, de manutention et d'entreposage en vue de transbordement de produits pétrochimiques.

(12) Seuls les usages suivants sont autorisés à l'intérieur de cette affectation :

- P302 – Centres de dépôt de matières recyclables (écocentre) et accessoirement, des activités de tri sommaire des biens et matériaux déposés peuvent être exercées sur le site. Équipements majeurs de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination de matières résiduelles ;
- P304 – Usines de traitement ou d'épuration des eaux usées et usines de filtration de l'eau potable, équipement majeur d'entreposage et d'élimination des neiges usées ;
- P305 – Antennes pour les usages d'utilité publique, incluant les tours de télécommunication.  
Infrastructures portuaires, ferroviaires ou aéroportuaires. »

**12.**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 plan 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 70 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. »

**13.**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.* »

- 14.**La carte 9 existante intitulée « Contraintes et potentiel du secteur central de Montréal-Est » présentée à l'annexe cartographique est remplacée par la carte 9 révisée présentée à l'Annexe E, qui fait partie intégrante du présent règlement, et son titre est remplacé par le suivant : « Contraintes et potentiels du secteur central de Montréal-Est ».
  
- 15.**La carte 12 existante intitulée « Grandes affectations du sol de la Ville de Montréal-Est » présentée à l'annexe cartographique est remplacée par la carte 12 révisée présentée à l'Annexe F, qui fait partie intégrante du présent règlement, et son titre est remplacé par le suivant : « Grandes affectations du sol ».
  
- 16.**La carte 13 existante intitulée « Avancement du réseau cyclable » présentée à l'annexe cartographique est remplacée par la carte 13 révisée présentée à l'annexe G, qui fait partie intégrante du présent règlement.
  
- 17.**La carte 15 existante intitulée « Identification des secteurs de redéveloppement urbain » présentée à l'annexe cartographique est remplacée par la carte 15 présentée à l'Annexe H, qui fait partie intégrante du présent règlement.
  
- 18.**Le chapitre 3 intitulé « Chapitre 3 : Plan particulier d'urbanisme » est ajouté à la suite de l'ensemble des sections et articles du chapitre 2 du présent plan d'urbanisme.  
  
La section 3.1 intitulée « Section 3.1 : Plan particulier d'urbanisme du secteur centre-ville / avenue Broadway » est ajoutée au chapitre 3 nouvellement créé et comprend le document intitulé « Plan particulier d'urbanisme du secteur centre-ville / avenue Broadway » présenté à l'Annexe I, qui fait partie intégrante du présent règlement.
  
- 19.**Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

---

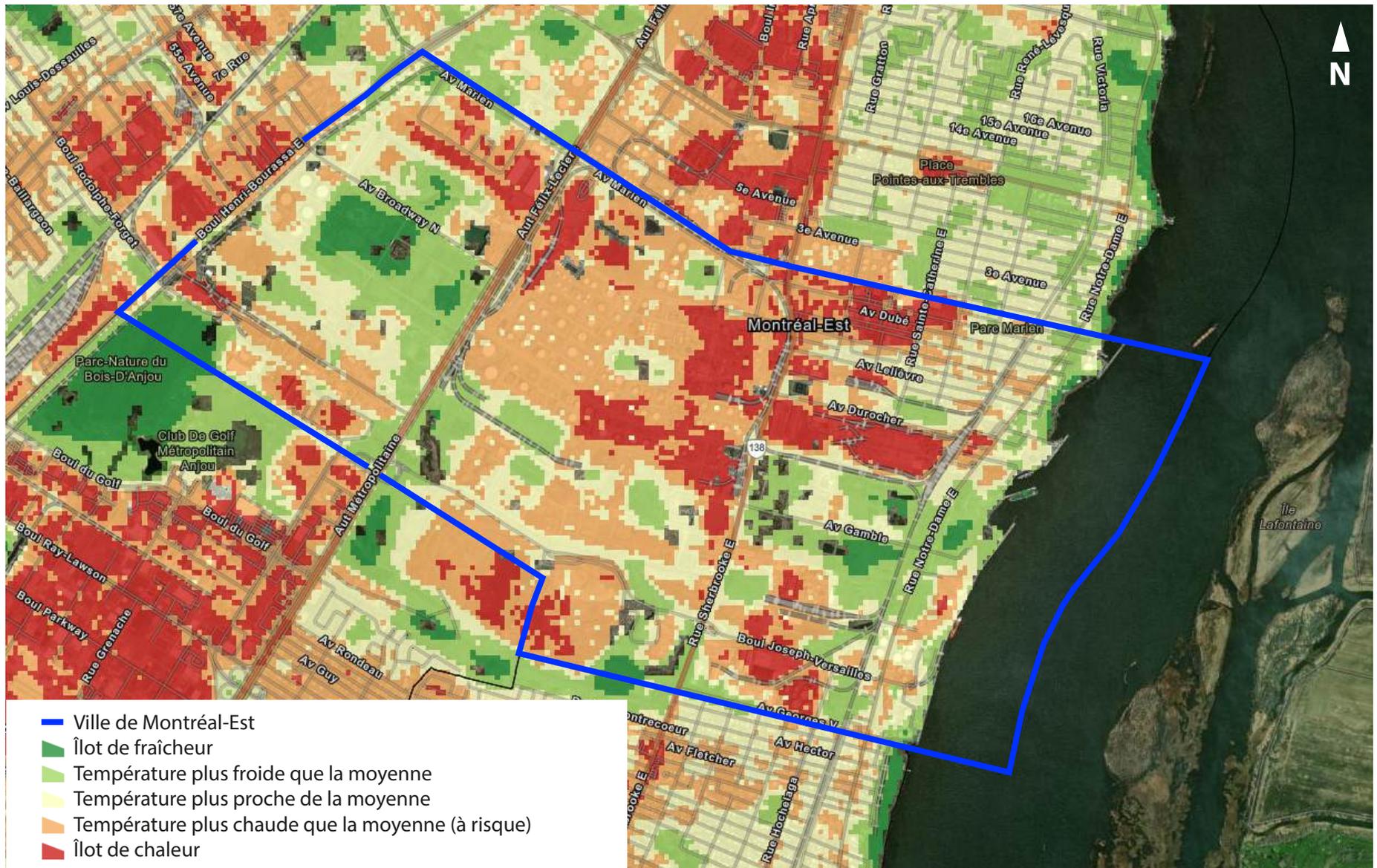
Anne St-Laurent, mairesse

---

Kaouther Saadi, greffière

# Annexe A

Carte 1 : Îlots de chaleur et îlots de fraîcheur urbains (selon la température de surface le 6 juillet 2023)

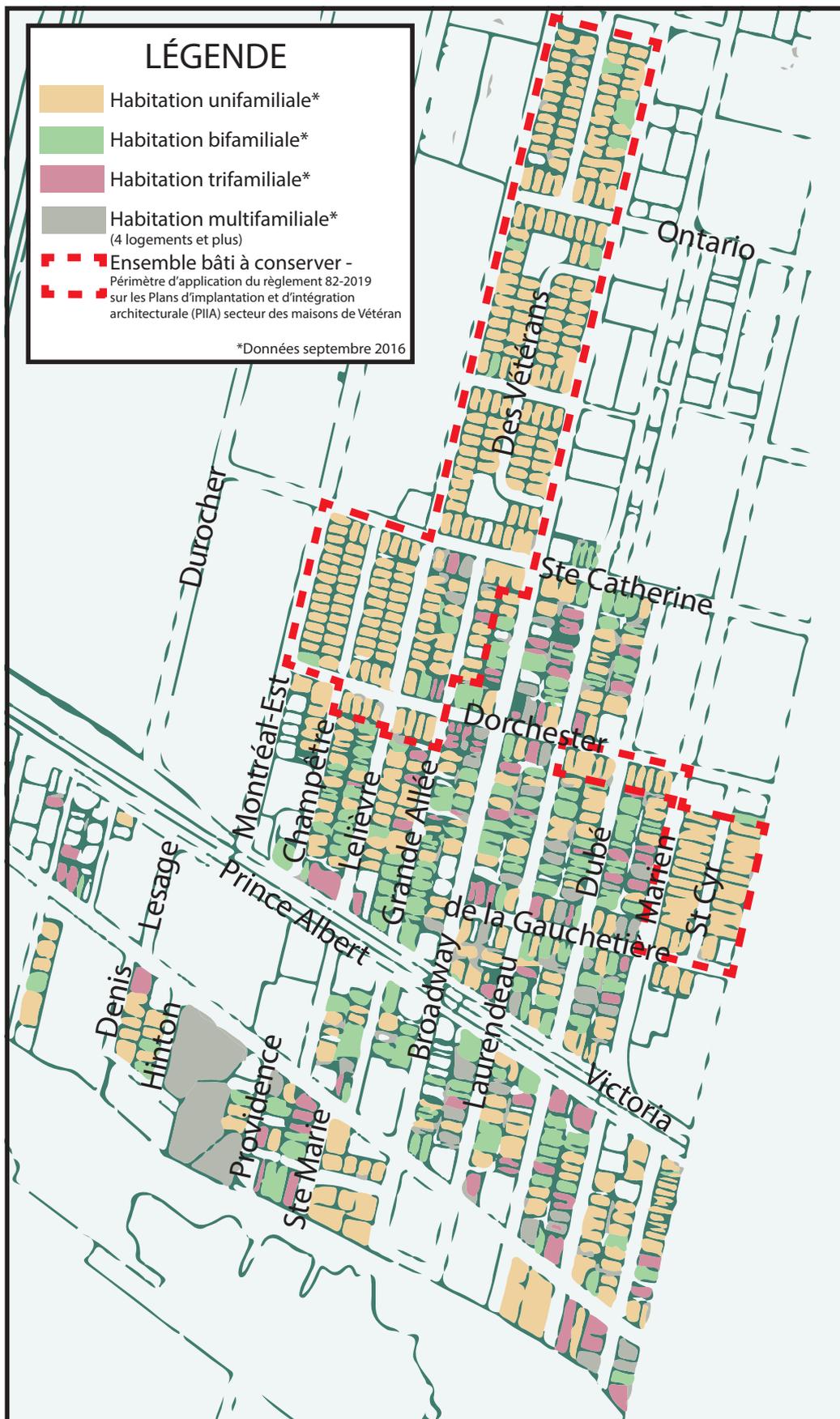


Source : Vulnérabilité aux aléas climatiques de l'agglomération de Montréal, 2024

01	Mise à jour des données sur les îlots de chaleur et ajout des données sur les îlots de fraîcheur	février 2024	VFB
Révision	Notes	Date	Par

# Annexe B

## Carte 2 - Catégorisation du bâti et secteurs résidentiels à protéger



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



## École Saint-Octave Répartition des élèves

### Légende

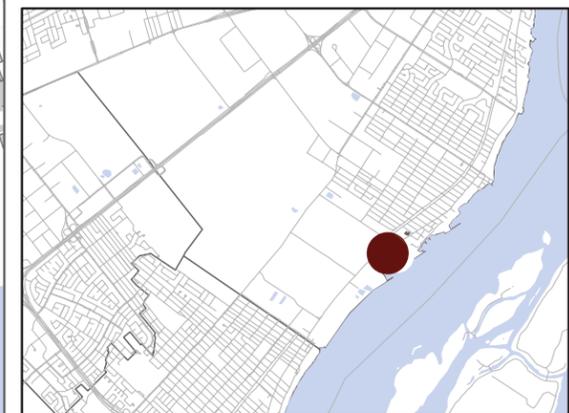
**Répartition des élèves :**

- 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

01	Mise à jour du réseau cyclable	février 2024	VFB
Rév.	Notes	Date	Par

0 100 200 m



**Potentiel du transport actif**

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

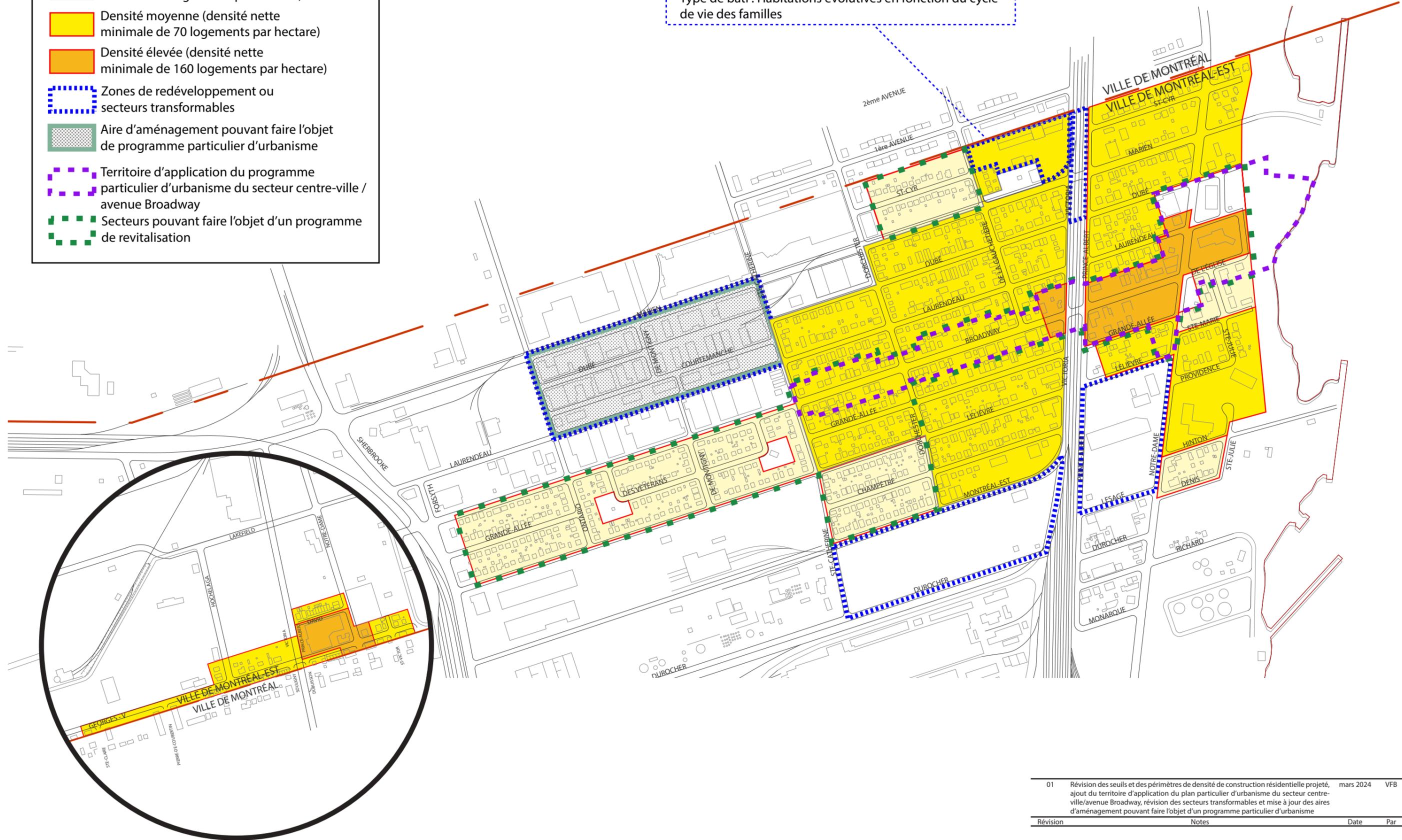
- Près de 80% des élèves demeurent dans un rayon de 1 km, ce qui correspond à environ 20 minutes de marche
- Près de 35% des élèves demeurent dans un rayon de 500 m, ce qui correspond à environ 10 minutes de marche

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

**LÉGENDE:**

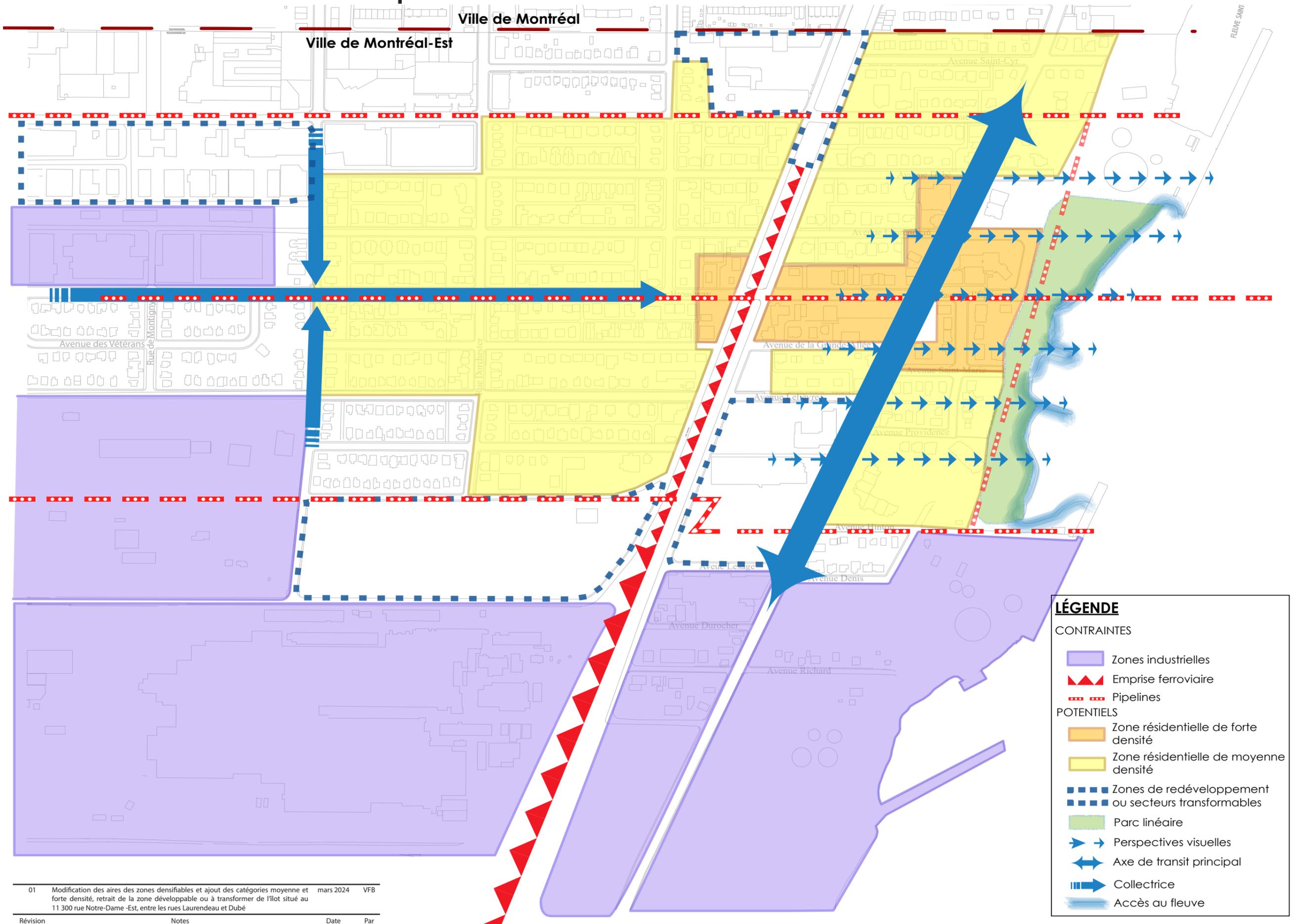
- Densité faible (densité nette de moins de 70 logements par hectare)
- Densité moyenne (densité nette minimale de 70 logements par hectare)
- Densité élevée (densité nette minimale de 160 logements par hectare)
- Zones de redéveloppement ou secteurs transformables
- Aire d'aménagement pouvant faire 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

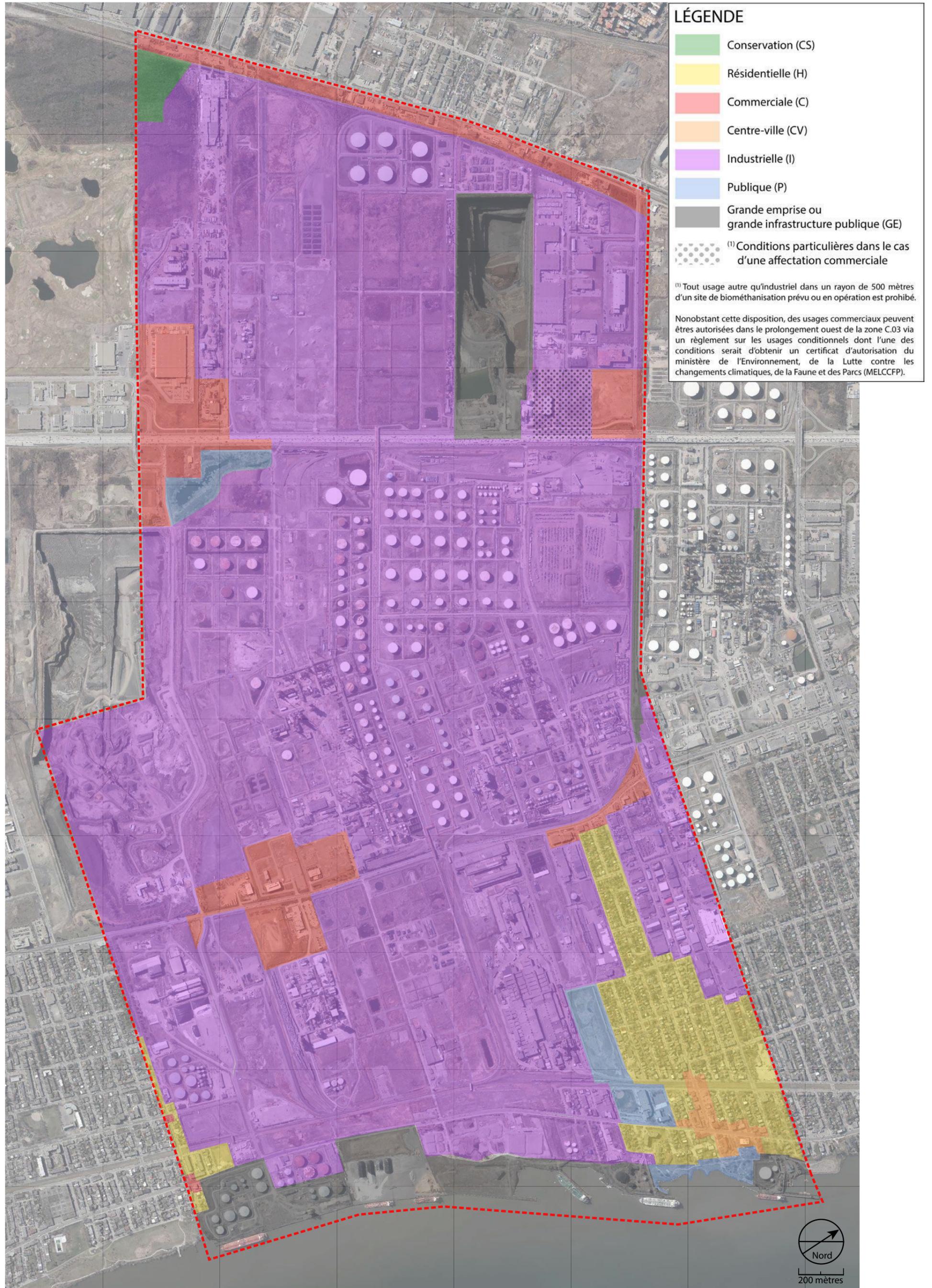
Secteur garage municipal:  
 Clientèle visée : Jeunes familles, premiers acheteurs  
 Type de bâti : Habitations évolutives en fonction du cycle de vie des familles



# Annexe E

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





# Annexe G : Carte 13 - Avancement du réseau cyclable

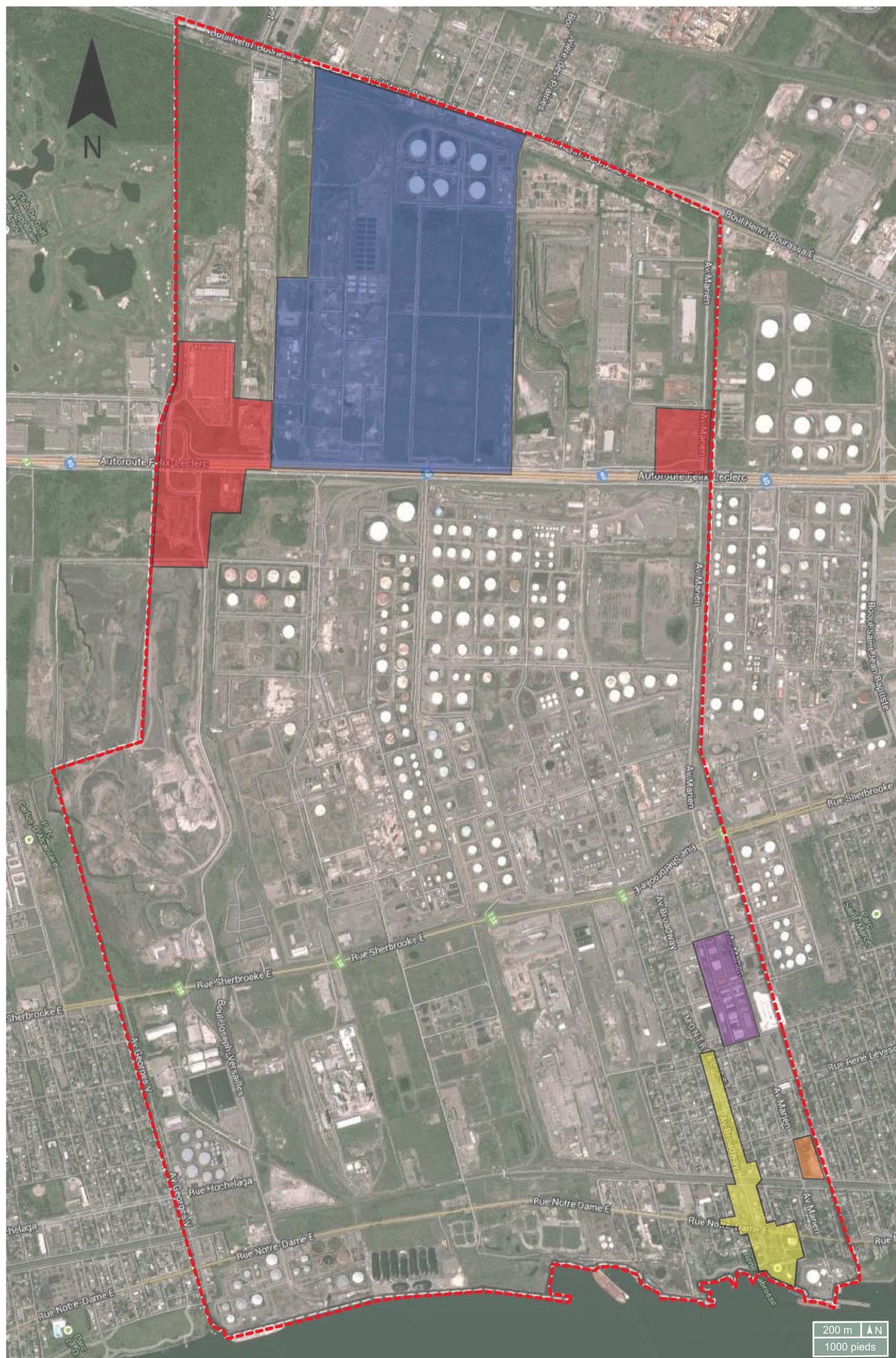


## Légende

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

# Annexe H

## 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 I - Plan particulier d'urbanisme du centre-ville / avenue Broadway



CENTRE-VILLE AVENUE BROADWAY

## **PLAN PARTICULIER D'URBANISME**

159101459  
2024-03-20



**CHARGÉ DE PROJET**

Steve Potvin, urbaniste – responsable de discipline

**DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Nicolas Dziasko, B.Urb, MGP.

**AMÉNAGEMENT**

Eadeh Attarzadeh, urbaniste

Ève Gagnon-Levert, designer urbain

David Guy, designer urbain

Valérie Léger, architecte paysagiste

Sophie Sayad, urbaniste

**AMÉNAGEMENT**

Valérie Fauvel-Benoît, conseillère en urbanisme, urbaniste OUQ



**RÉVISION**

Kim Alarie, secrétaire de direction

# de révision	date	description de la modification et / ou de l'émission
1	2023.02.17	Étape 1 émission finale
2	2023.03.24	Étape 2 émission finale
3	2023.05.01	Étape 3 émission finale
3	2023.07.11	Étape 3 émission finale révisée
4	2024.03.20	Adoption
	2024.XX.XX	Entrée en vigueur

# 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		
SECTION 6 : SYNTHÈSE DE L'ANALYSE	30	CHAPITRE 6 <b>STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE</b>	<b>53</b>
CHAPITRE 3 <b>VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>32</b>	SECTION 1 : STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE	54
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.

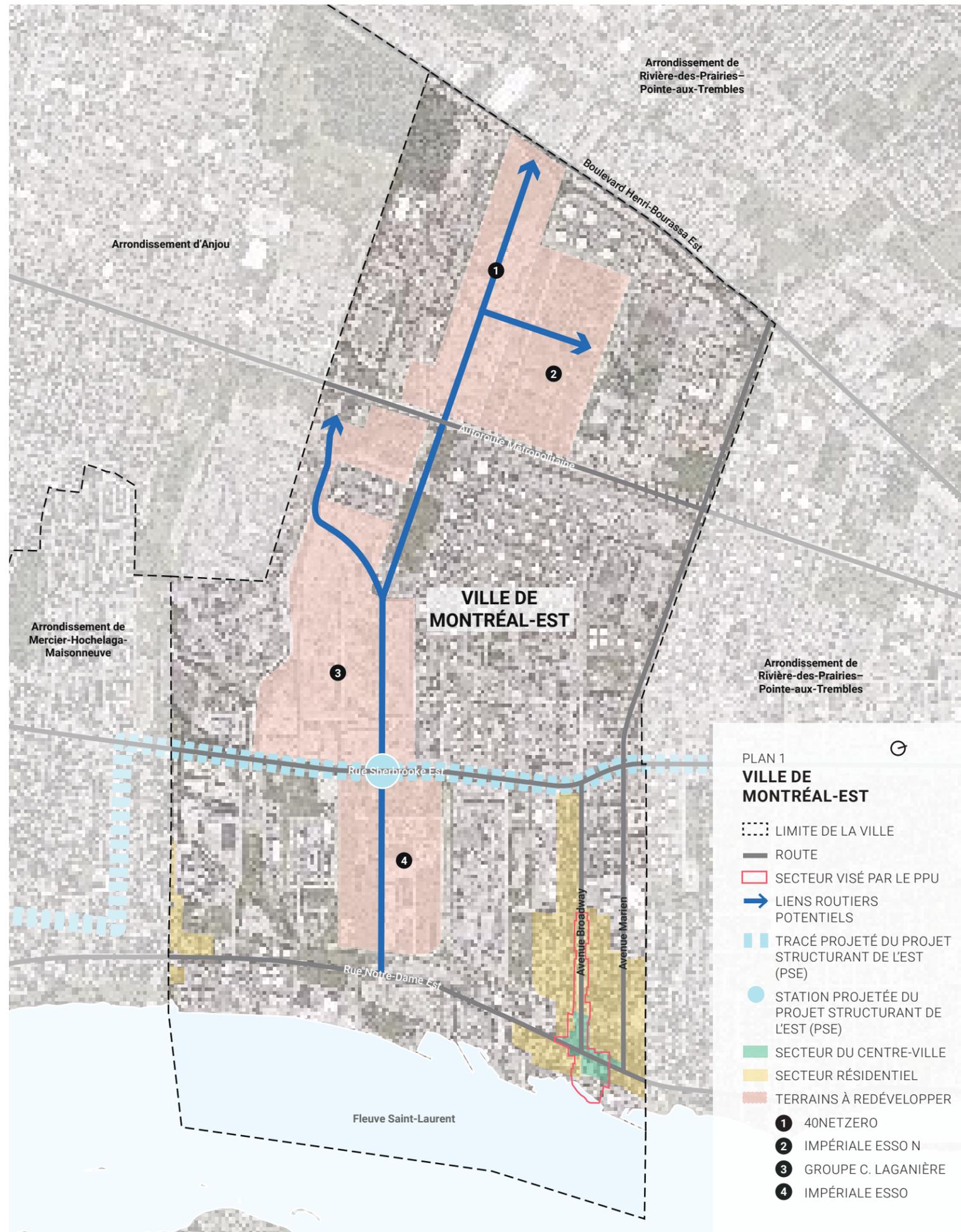
SECTION 1

# 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 illustrent son potentiel.

La Ville de Montréal-Est, fondée en 1910, est 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 investie 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 confère 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 :

- › la révision du plan d'urbanisme;
- › la concordance des règlements au plan d'urbanisme révisé;
- › la construction du M Montréal-Est, un bâtiment multilogements au coeur du centre-ville, 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 pompiers et le parc de l'Hôtel-de-Ville. Ces sites 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 du M Montréal-Est

**2019**

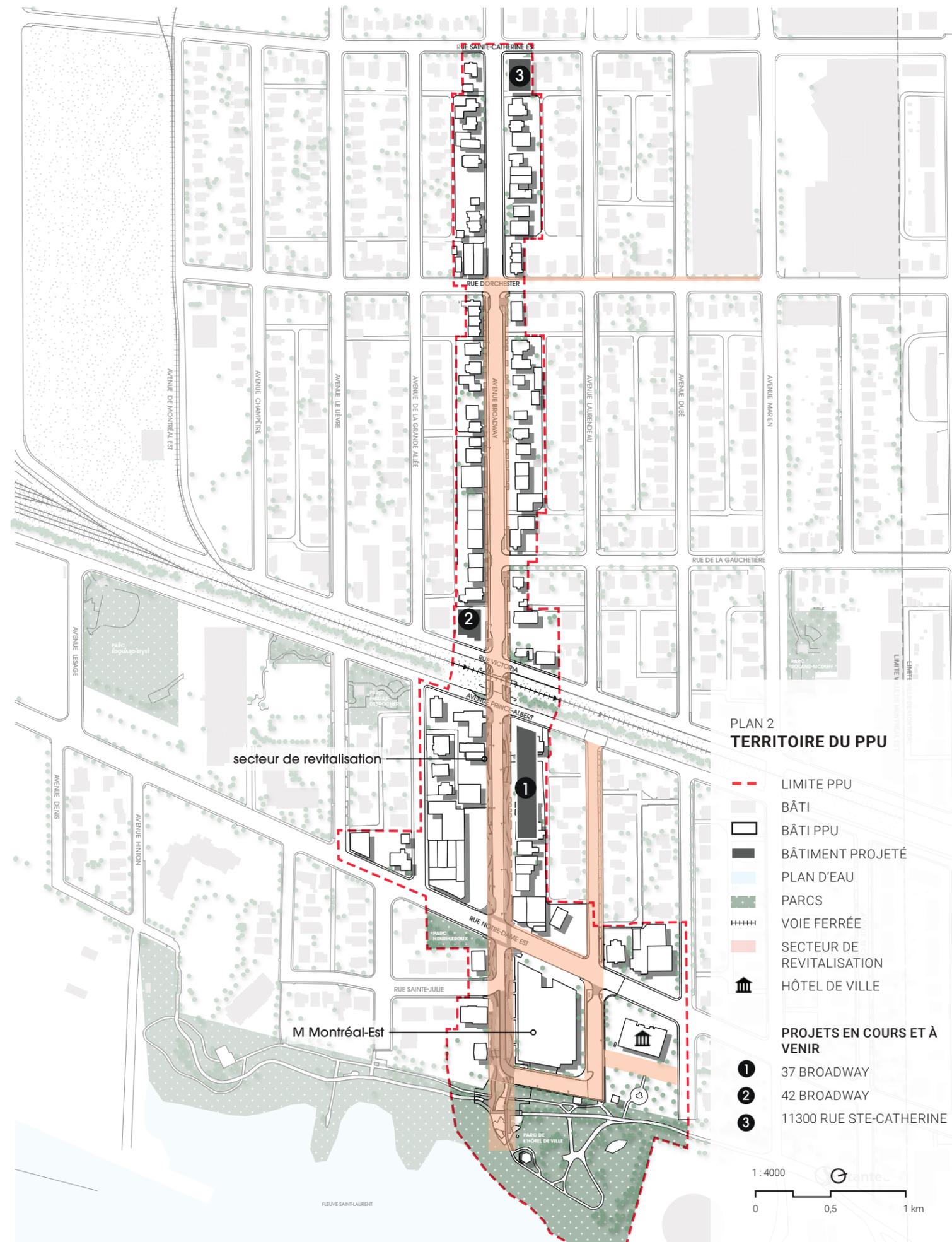
Adoption d'un PIIA de l'avenue Broadway

**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 basées sur le Transit-Oriented Development (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 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 orientations et objectifs issus du SAD sont à considérer :

**1. Développer une offre résidentielle équilibrée et capable de répondre à toutes les étapes du cycle de vie des ménages**

**2. Assurer une offre diversifiée en équipements collectifs de qualité**

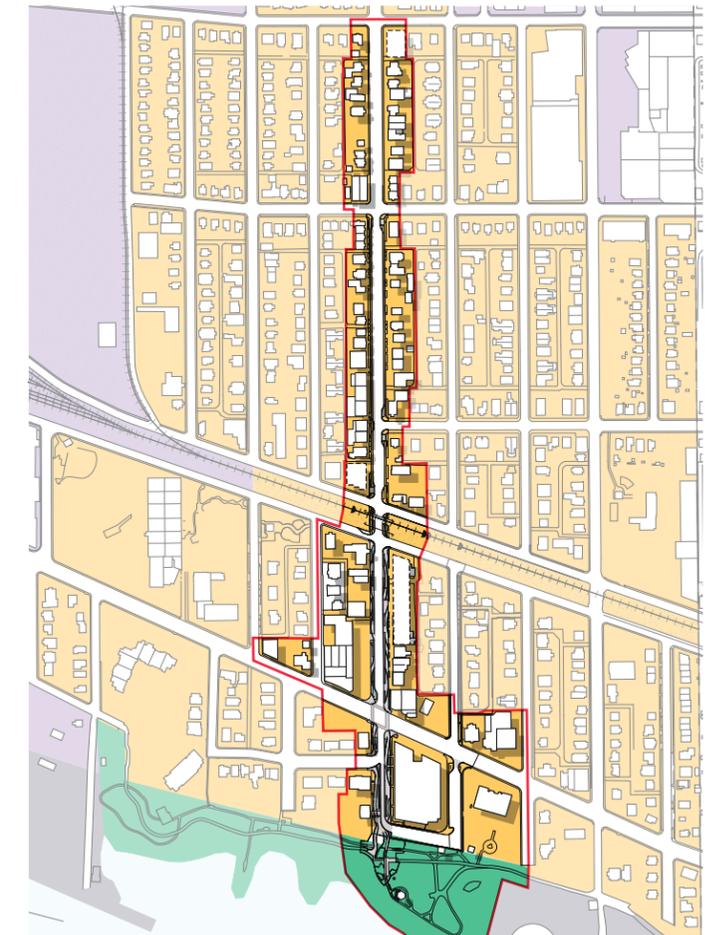
**3. Préserver, consolider et diversifier l'activité commerciale pour offrir un cadre de vie complet**

**4. Favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux**

**5. Adopter des mesures favorisant la lutte aux îlots de chaleur, augmenter la plantation d'arbres et réduire la quantité des eaux de ruissellement**

**6. Soutenir la transformation des zones d'emploi sous-utilisées à des fins économiques ou diversifiées (avec ou sans habitations)**

**7. Rehausser les qualités patrimoniales du cadre bâti et des aménagements du parcours riverain et porter une attention particulière aux corridors, aux panoramas et aux percées visuelles sur les plans d'eau.**



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

- LIMITE DU PPU
- ESPACE VERT
- RÉSIDENTIELLE
- INDUSTRIE
- GRANDE EMPRISE OU GRANDE INFRASTRUCTURE PUBLIQUE



VILLE DE  
MONTRÉAL-EST

## 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 :

1. **Consolider les secteurs résidentiels existants et assurer le développement d'un milieu de vie de qualité**
2. **Structurer des pôles commerciaux complémentaires répondant aux besoins des citoyens et des entreprises**
3. **Consolider le réseau routier et la mobilité durable sur le territoire**
4. **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 de l'avenue Broadway et de la rue Notre-Dame comme étant le centre-ville de Montréal-Est et à y favoriser une mixité des usages et une densification.

L'affectation publique comprend quant à elle le parc de l'Hôtel-de-ville.

AFFECTATION	RÉSIDENTIELLE	CENTRE-VILLE
Densité nette minimale d'occupation du sol	Variable, voir le plan 4 ci-contre	Variable, voir le plan 4 ci-contre
<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*

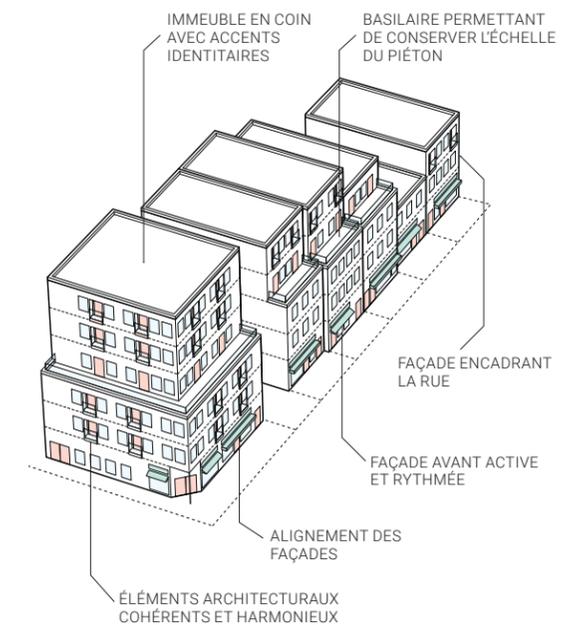
\* Usage compatible avec restriction ou condition particulière



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

Déoulant 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 (PIIA) 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 :

1. **Cadre bâti qui encadre adéquatement la rue et respecte l'attractivité de la façade à une échelle humaine**
2. **Aménagement paysager qui respecte le thème fluvial et contribue à l'embellissement de la rue**
3. **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.

SECTION 1

# ANALYSE HISTORIQUE

L'analyse historique du secteur à l'étude permet de mettre en relation les étapes de développement de l'avenue 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 mettra 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 6,4 km. C'est d'ailleurs le long de cette rue que s'installèrent les premiers habitants de Montréal-Est.

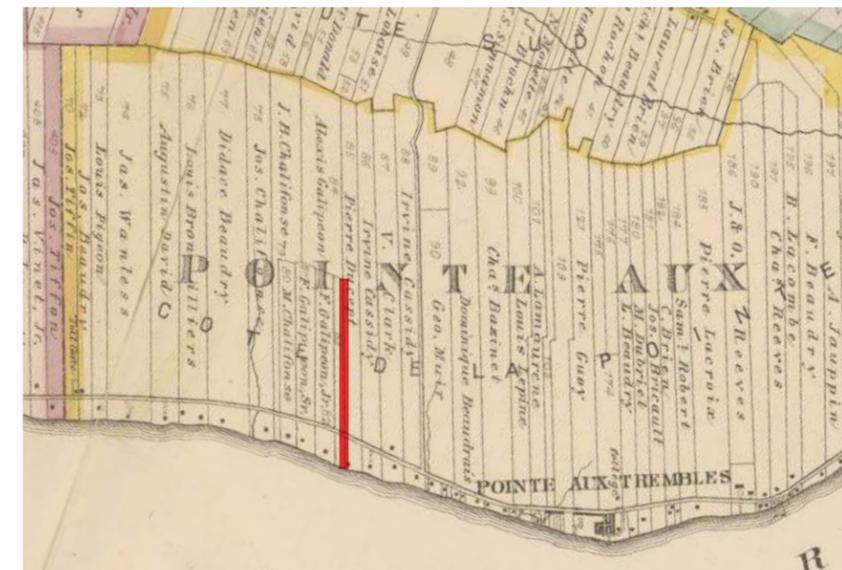
Le développement du secteur industriel permit de renforcer et agrandir la zone résidentielle pour devenir à l'image de celle d'aujourd'hui. À cette époque, l'avenue Broadway était une artère commerciale rassembleuse qui constituait le cœur commercial de Montréal-Est.



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'AVENUE 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'AVENUE 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 la 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 leur 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.

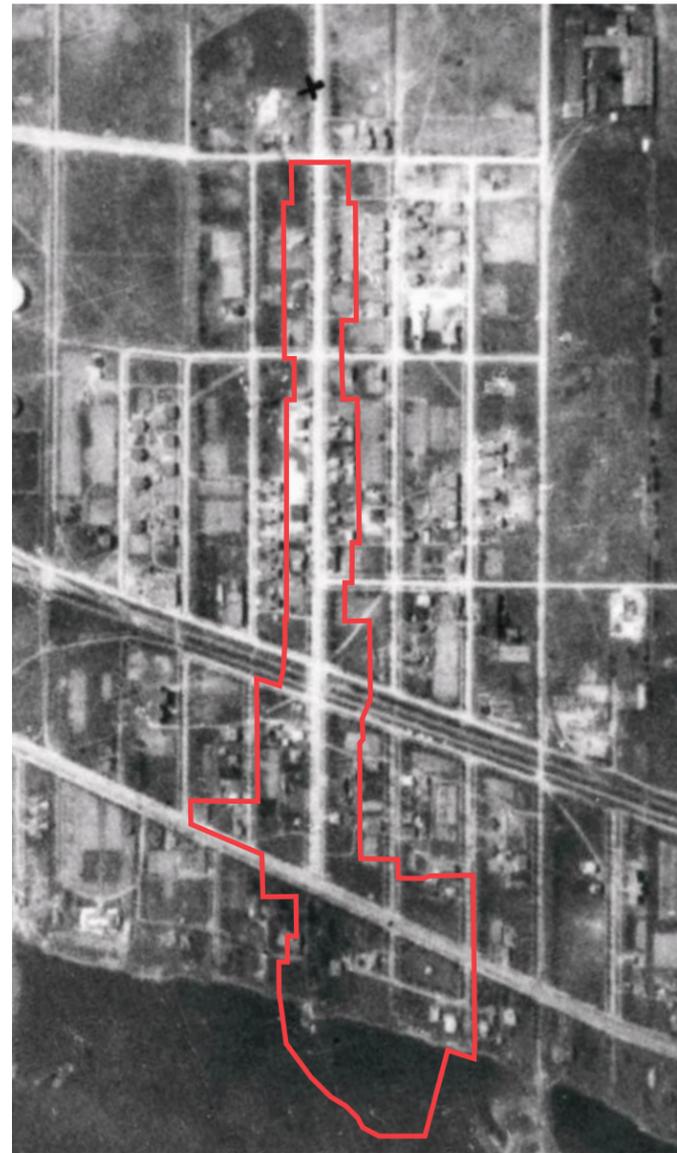


IMAGE AÉRIENNE MONTRÉAL-EST, 1931  
Division de la géomatique, Ville de Montréal



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

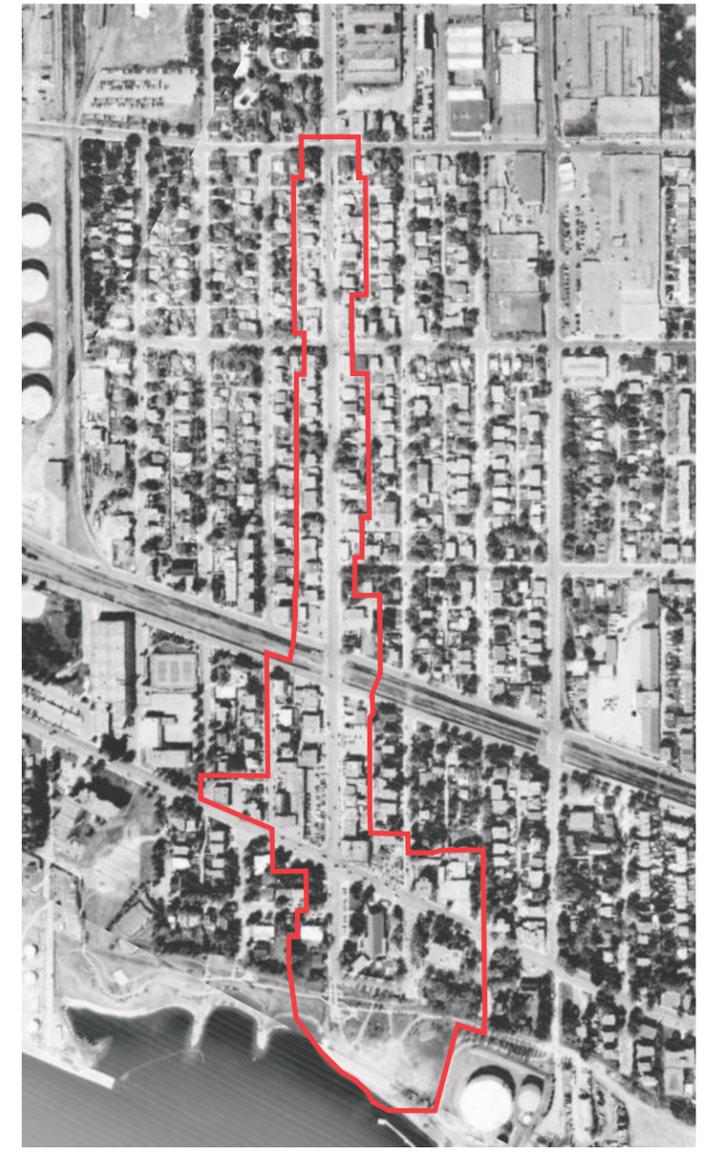


IMAGE AÉRIENNE MONTRÉAL-EST, 1998  
Archives de photos d'hier à aujourd'hui de la Ville de Montréal-Est

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 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 résidants, 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  
Statistique Canada

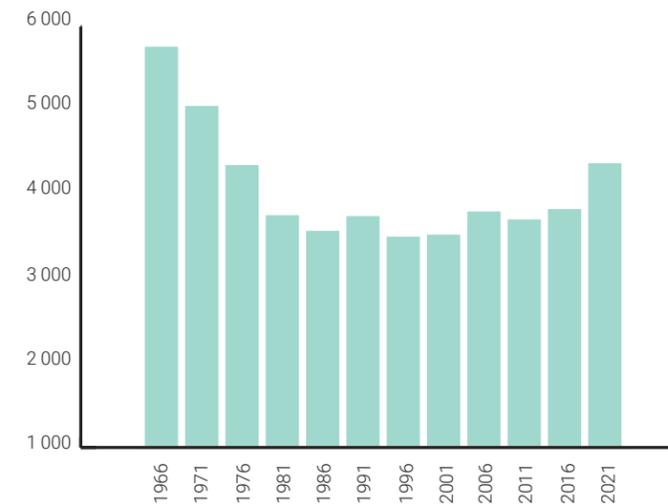
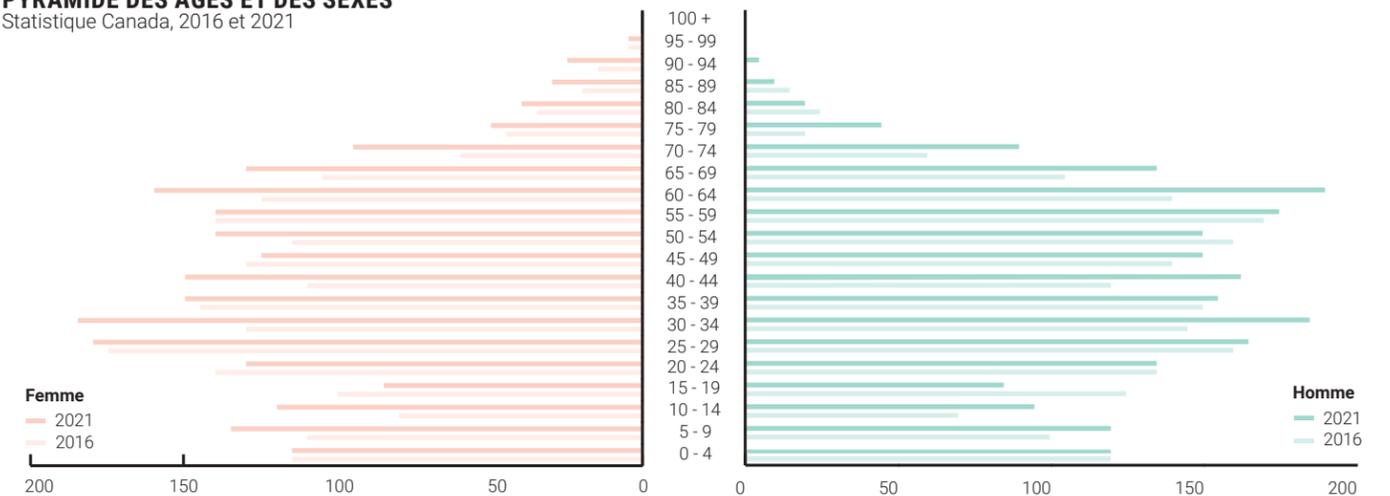


FIGURE 2  
PYRAMIDE DES ÂGES ET DES SEXES  
Statistique Canada, 2016 et 2021



## 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 quatre 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 logements. 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**  
Statistique Canada, 2021

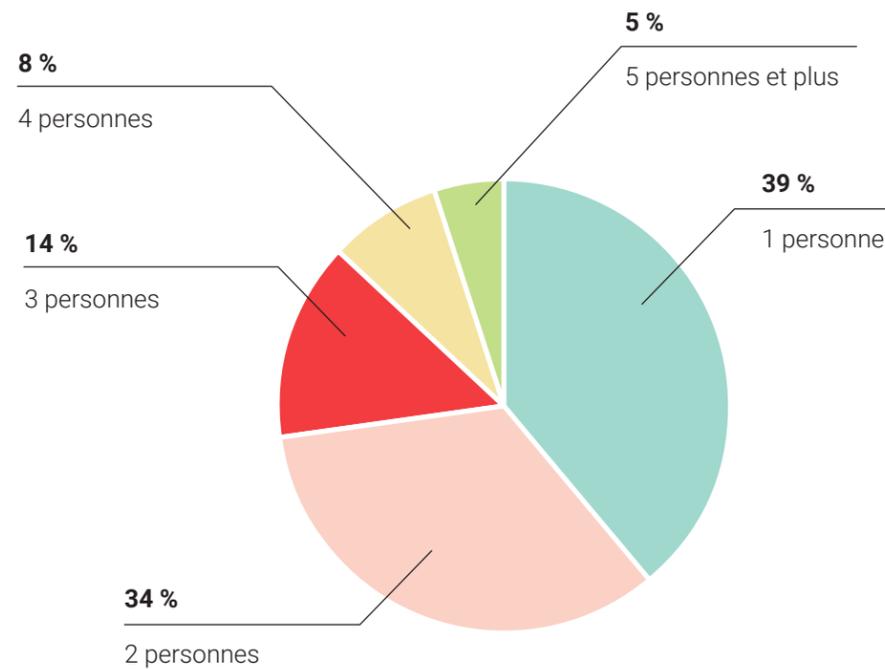
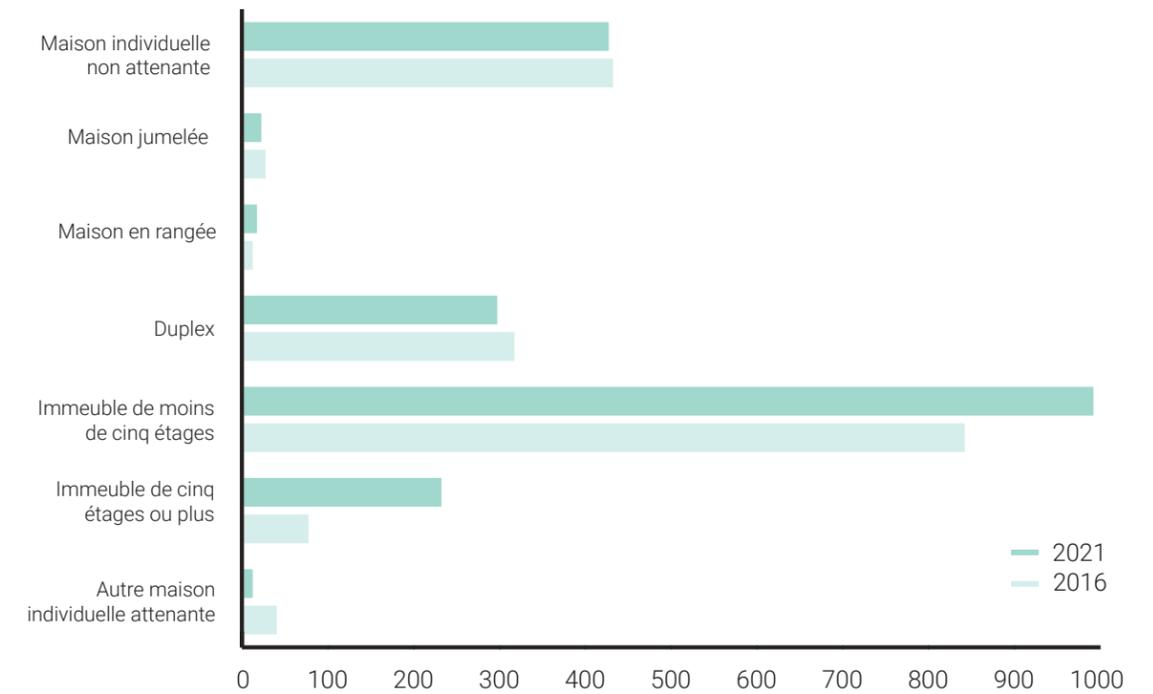


FIGURE 4  
**TYPE DE LOGEMENT**  
Statistique Canada, 2016 et 2021



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

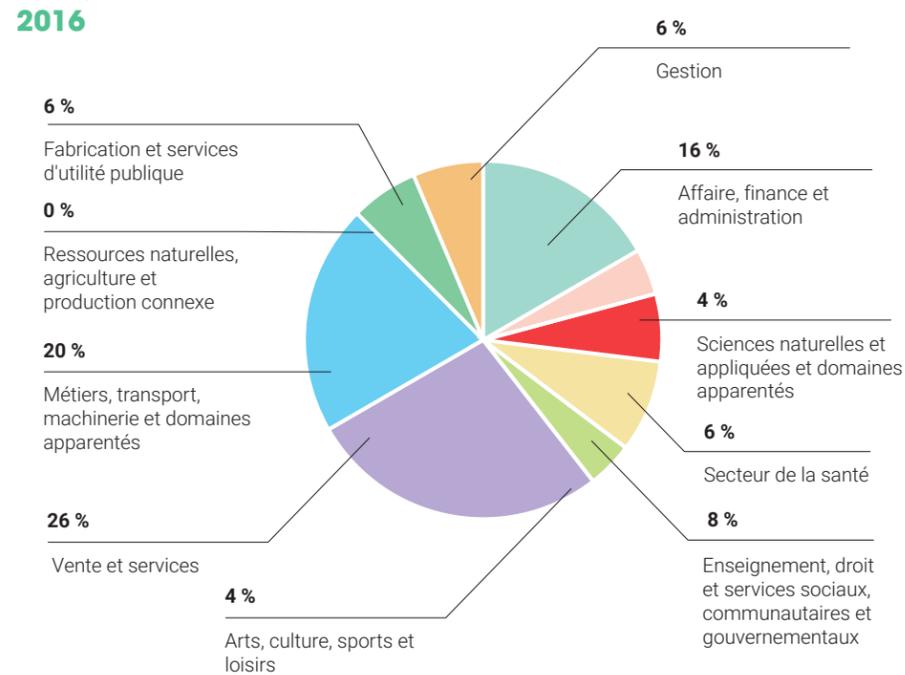
**PROPRIÉTAIRE**  
37 % en 2021  
44 % en 2016

## 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.

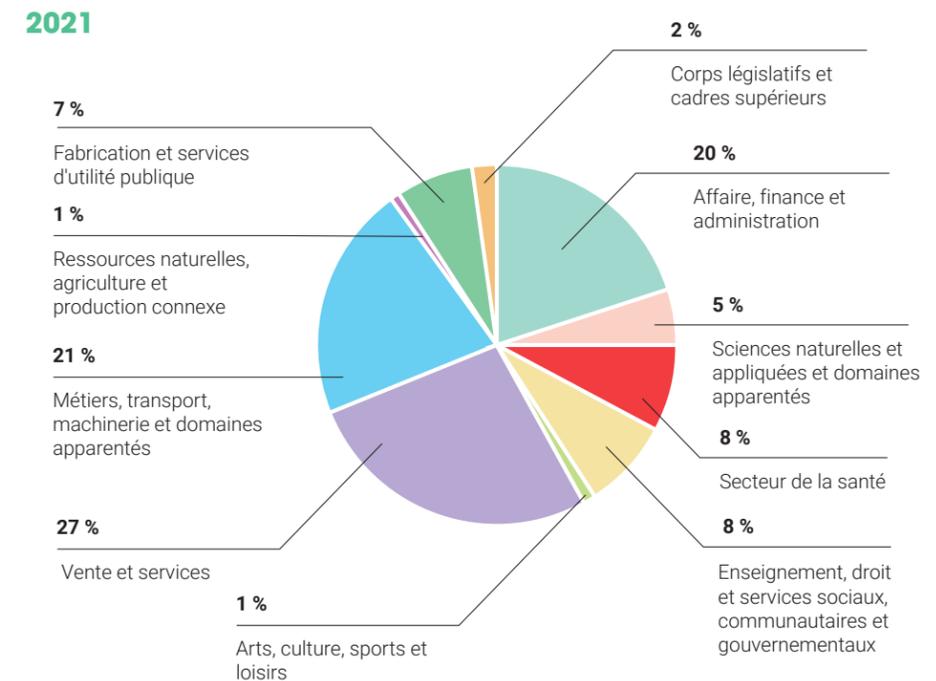
Quant au revenu moyen des montréalais, celui-ci est de 44 960 \$ en 2021, soit inférieur à la moyenne de l'agglomération montréalaise, estimée à 53 250 \$. De même, le revenu moyen des ménages est établi à 77 000 \$, tandis que la moyenne de l'agglomération est établie à 92 000 \$, soit 15 000 \$ de plus.

FIGURE 6  
**POPULATION ACTIVE TOTALE ÂGÉE DE 15 ANS ET PLUS SELON LA PROFESSION**  
Statistique Canada, 2016 et 2021



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

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



**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 autrepars 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, 11 % de ces travailleurs se déplacent à pied et 11% empruntent le transport en commun.

De plus, 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**  
Statistique Canada, 2021

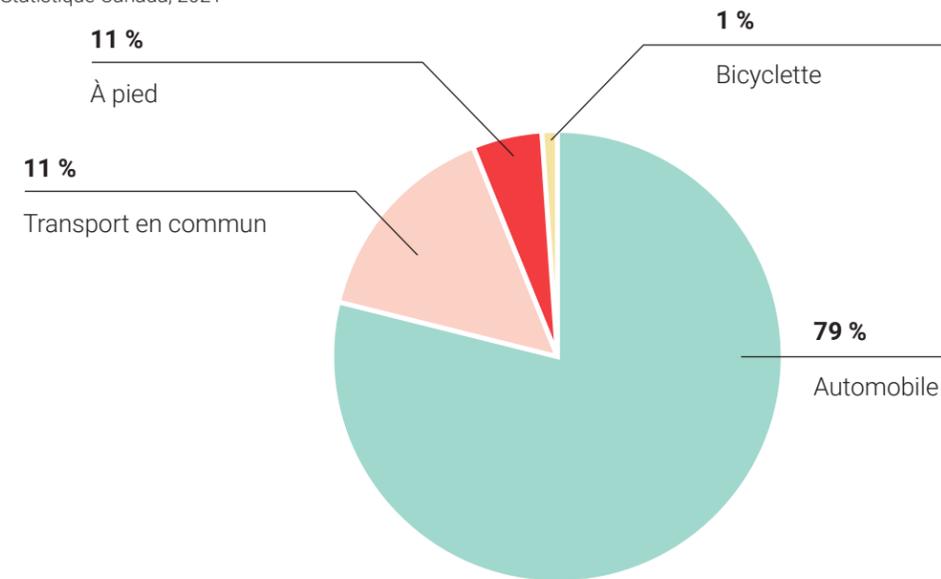


FIGURE 8  
**DESTINATIONS DE TRAVAIL DES RÉSIDENTS DE MONTRÉAL-EST ÂGÉS DE 15 ANS ET PLUS**  
Statistique Canada, 2021

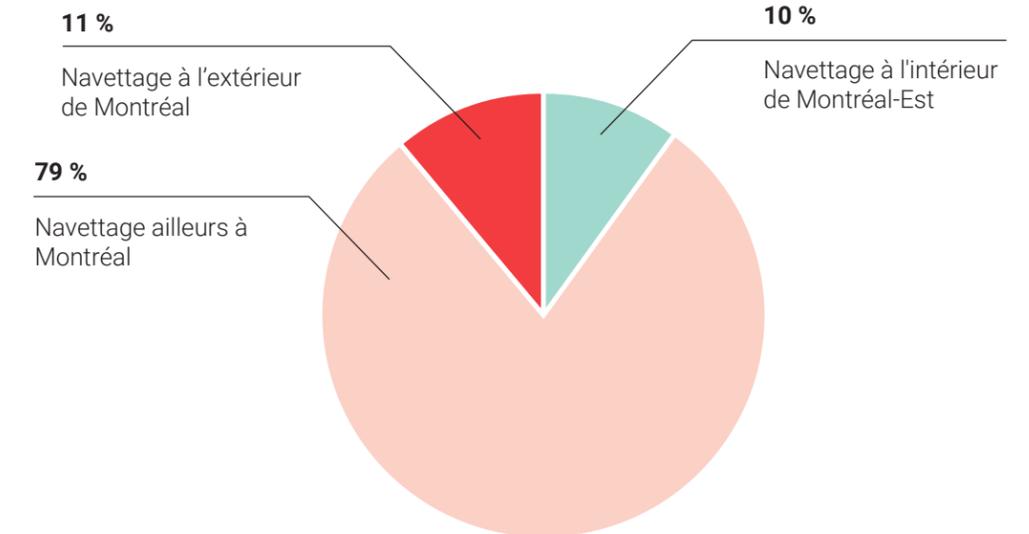
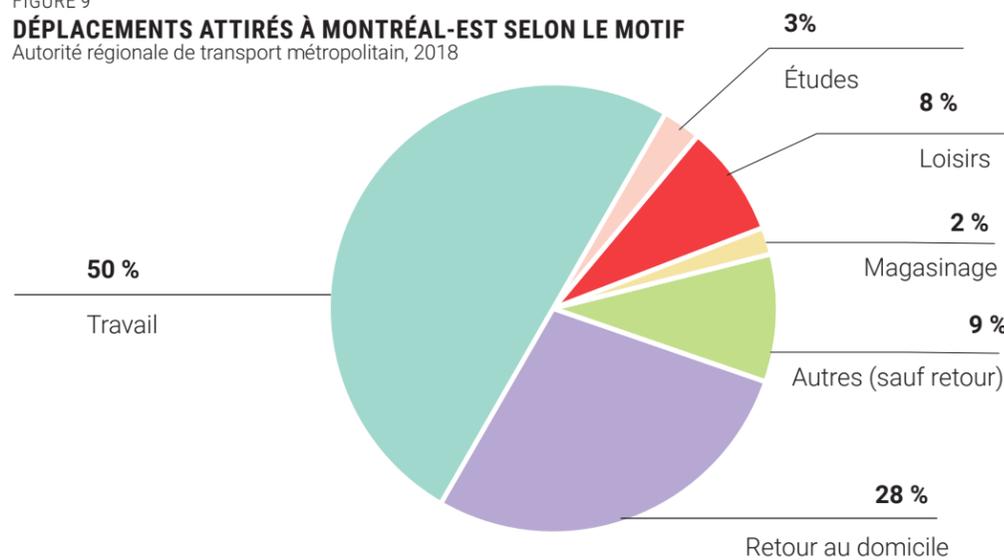


FIGURE 9  
**DÉPLACEMENTS ATTIRÉS À MONTRÉAL-EST SELON LE MOTIF**  
Autorité régionale de transport métropolitain, 2018



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

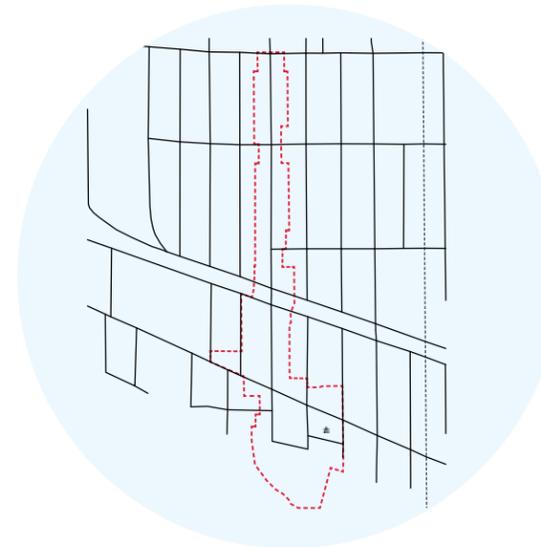
La trame viaire se caractérise par la présence de la voie ferrée qui vient dicter la forme des îlots. En effet, les rues viennent s'interrompre sur celle-ci. Seule l'avenue Broadway permet de franchir la voie ferrée. La présence du chemin de fer vient créer une barrière physique et ainsi, une discontinuité dans la trame de rues. La présence de la rive est également un facteur important dans la trame urbaine puisque de 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 formes irrégulières 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.

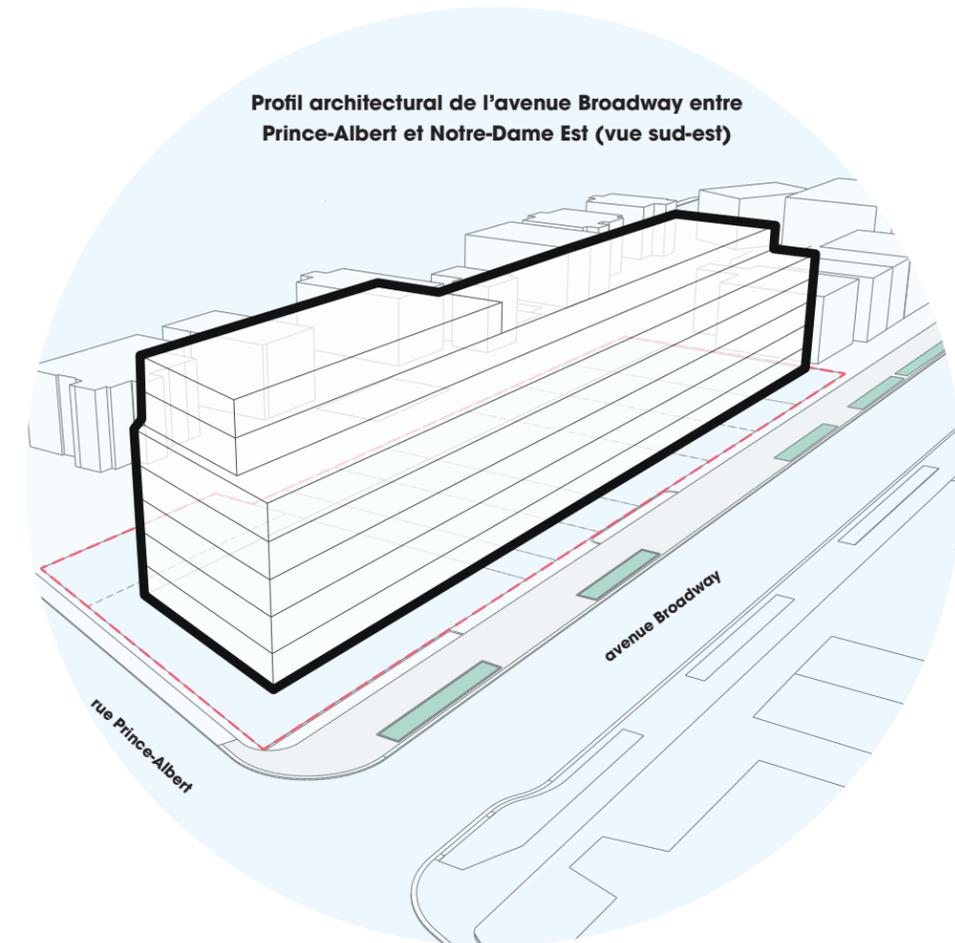
En pleine transformation de son paysage urbain, le territoire du PPU comprend des bungalows d'après-guerre côtoyant des ensembles résidentiels contemporains tels que le récent projet M Montréal-Est. Plusieurs multi-plex ont également vu le jour au nord de la rue Victoria depuis les dernières années. 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

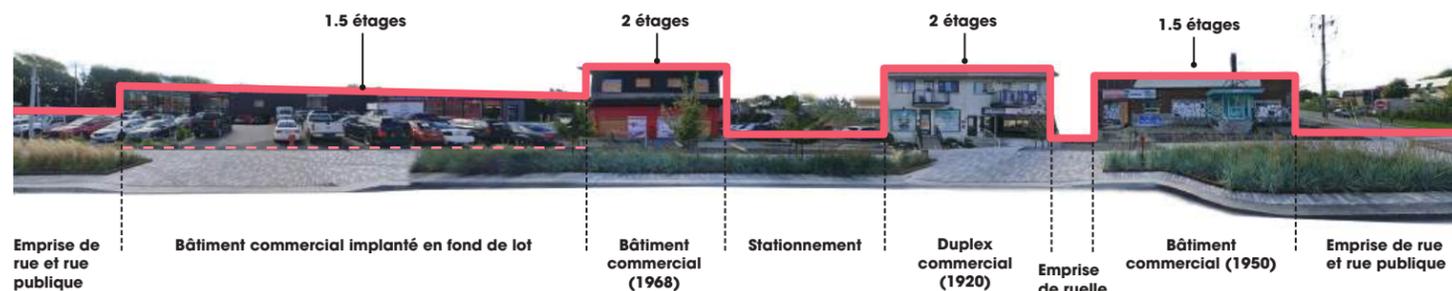
leur implantation, viennent créer un effet déstructurant sur le paysage urbain. Ils s'implantent en fond de lot, ce qui laisse comme interface avec la rue d'importantes aires de stationnement de surface. Celles-ci créent des vides et des ruptures dans l'encadrement de la rue, en plus d'occasionner des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

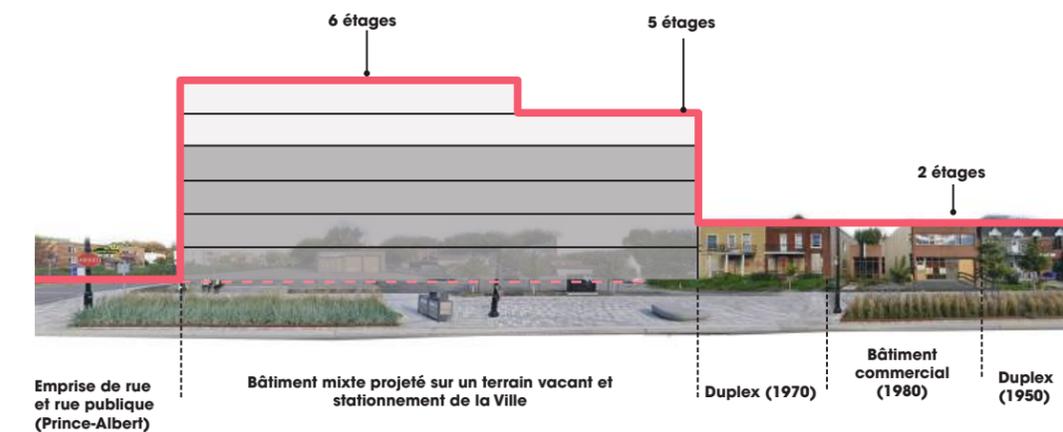
Les projets immobiliers réalisés dans les dernières années et ceux à venir à court terme ont un effet bénéfique sur le paysage urbain en offrant un encadrement bâti continu. Certains d'entre eux ont réalisé un remembrement de lots afin d'élargir leur potentiel de développement et réaliser des projets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



Profil architectural de l'avenue Broadway entre Prince-Albert et Notre-Dame Est (vue du côté ouest)



Profil architectural de l'avenue Broadway entre Prince-Albert et Notre-Dame Est (vue 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 en est un excellent exemple.

1



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

2

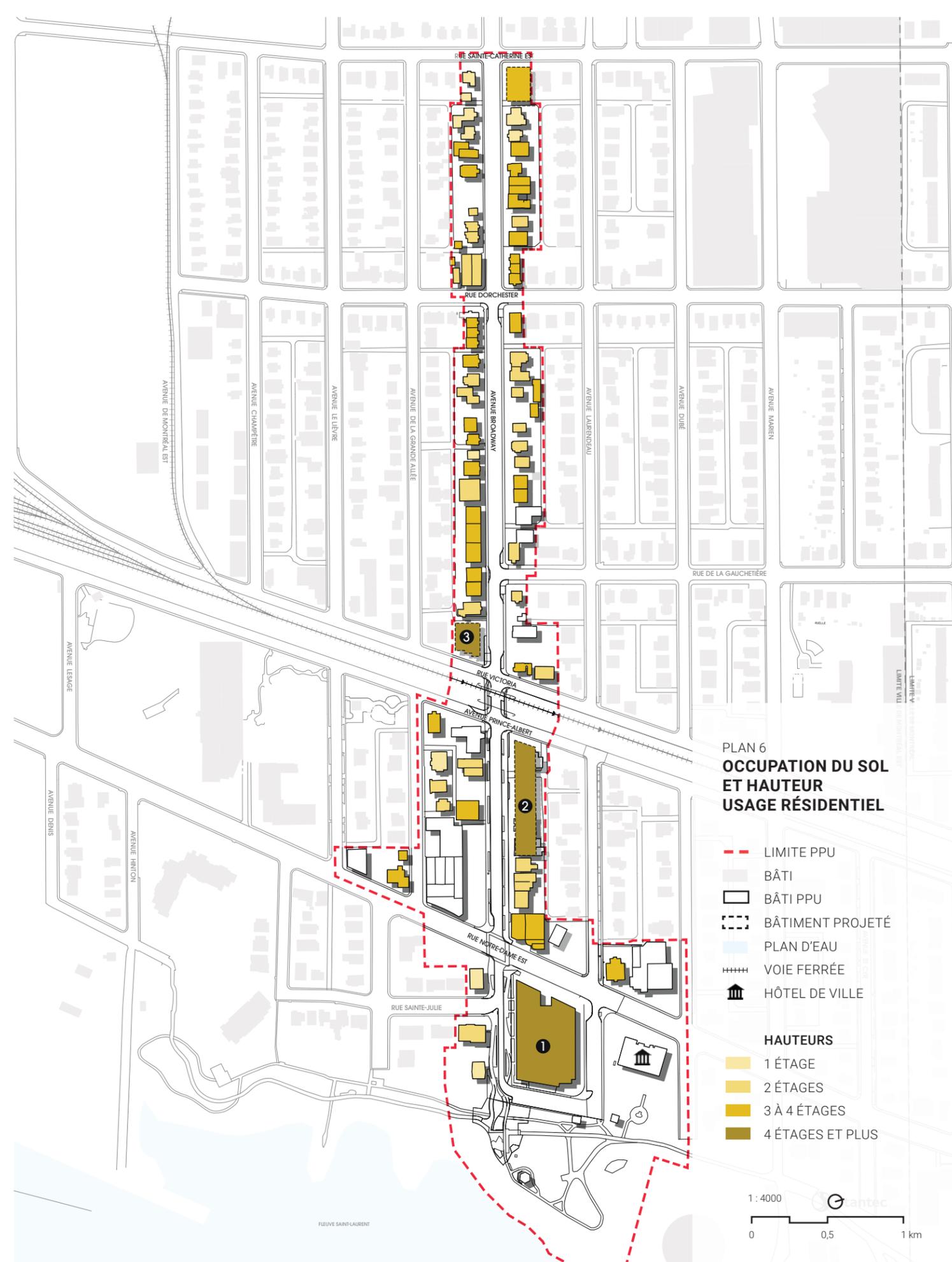


**37, avenue Broadway (à venir)**  
Source : Document pour CCU de Groupe Evoludev

3



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



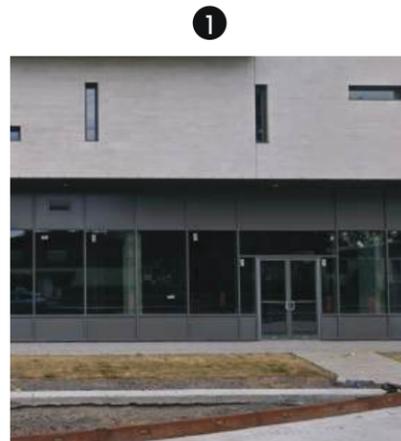
## USAGE COMMERCIAL

Bien que l'avenue Broadway ait été autrefois une artère commerciale dynamique, elle est aujourd'hui relativement dévitalisée, mais 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 (vendeur de voitures d'occasion) et l'atelier mécanique AMM. On y trouve également des services liés à la construction tels 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 compatible 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.

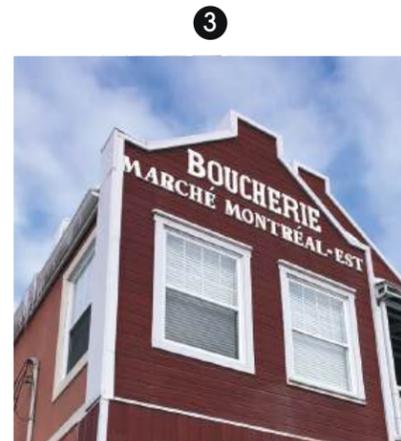
Quelques commerces de proximité sont également présents tels qu'un dépanneur et une boucherie. La boucherie Marché Montréal-Est est d'ailleurs une institution; il s'agit d'un distributeur à l'échelle métropolitaine. On y compte également une pharmacie qui occupe une partie du bâtiment où se trouve l'hôtel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



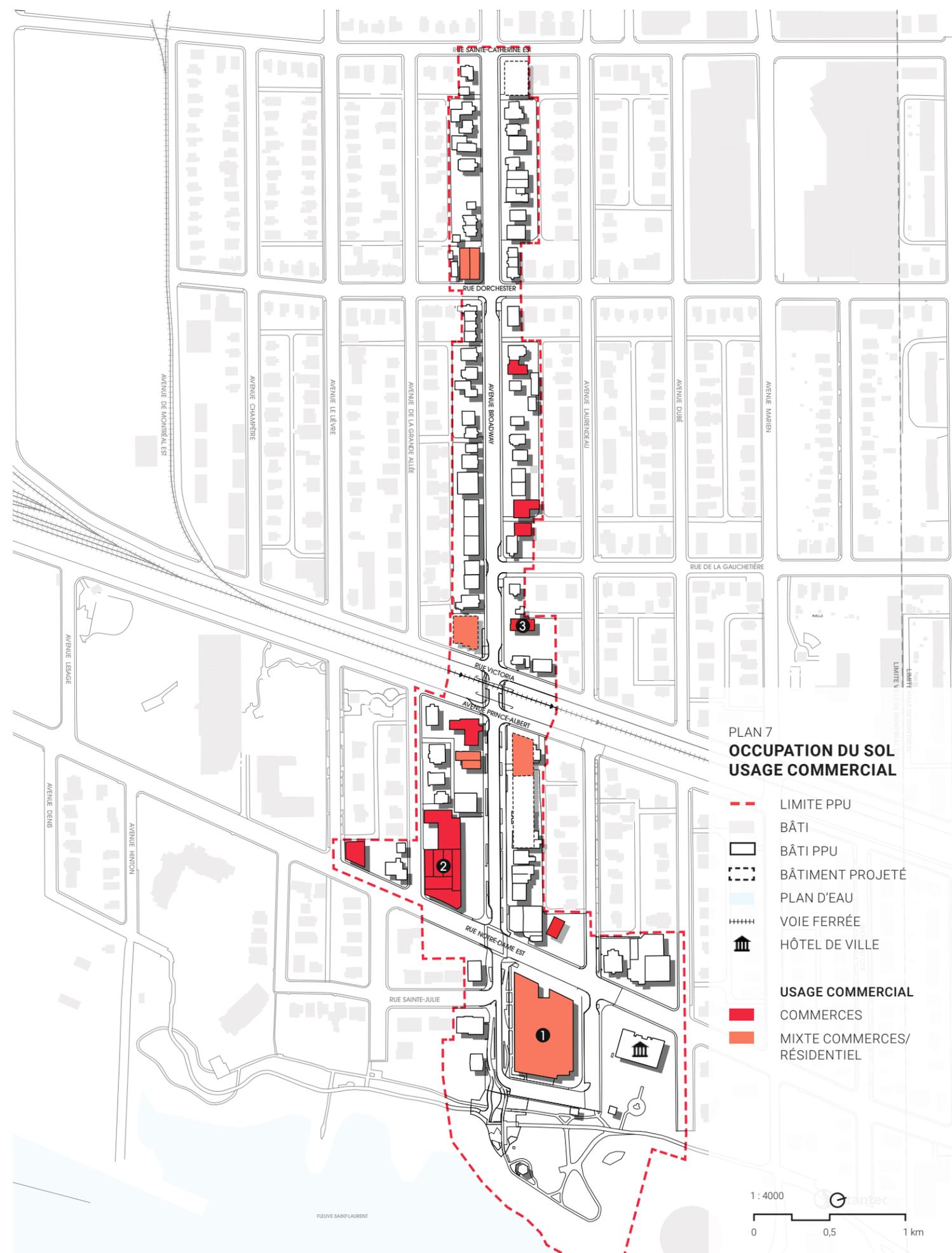
**1**  
**Locaux commerciaux à louer du M Montréal Est**  
Source : Google Street View



**2**  
**Centre de pneus et d'entretien Montréal-Est**  
Source : Google Street View



**3**  
**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, à la suite d'un important séisme en 1988, a dû être démolit et reconstruit au même endroit. Le second est la caserne no 8 de Montréal-Est.

À proximité du secteur du PPU se trouvent l'école primaire Saint-Octave, la seule école de Montréal-Est, ainsi que le Centre récréatif Édouard-Rivet. Ce dernier est un important centre de récréation qui comprend une piscine, des salles communautaires et 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.

1



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

2

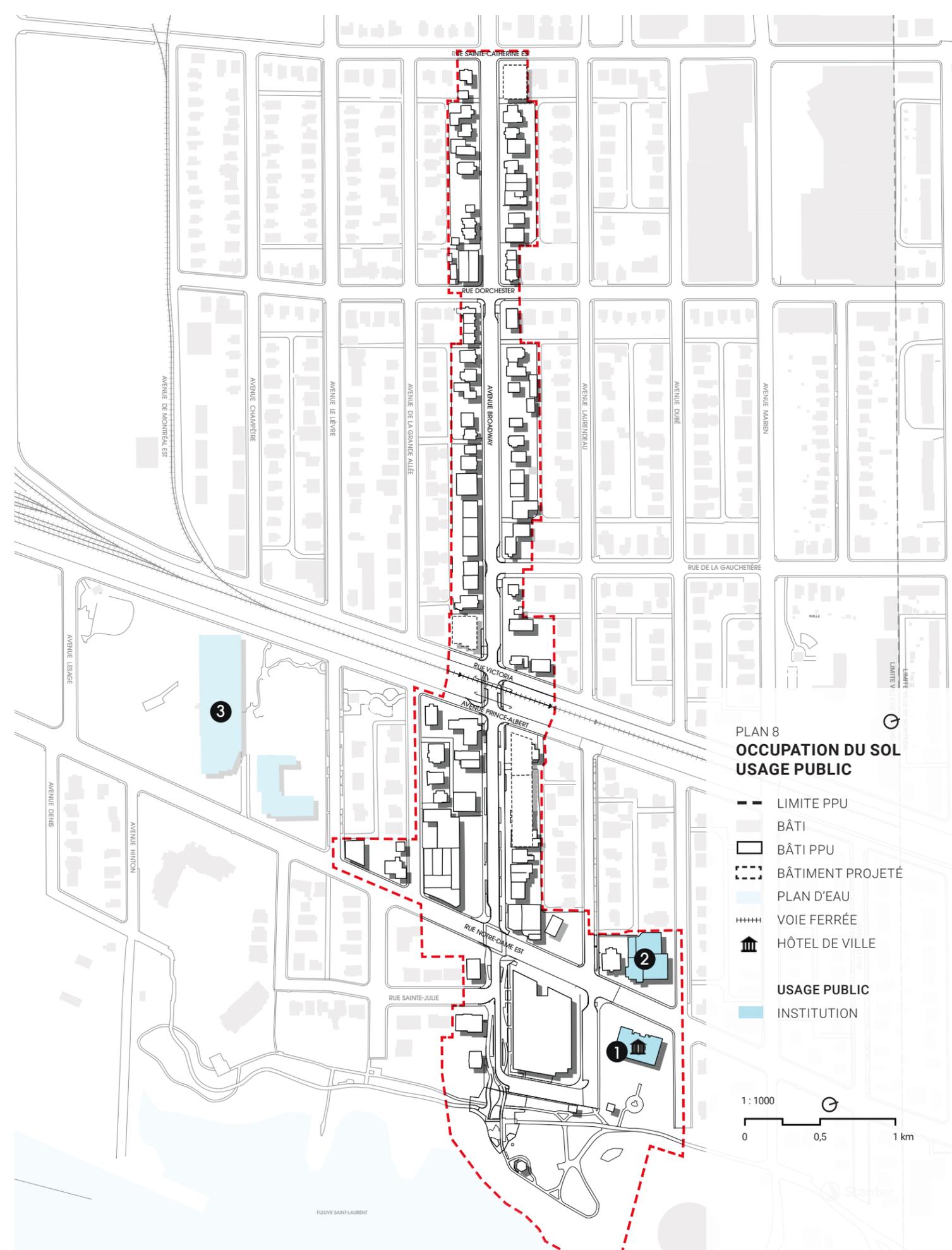


**Caserne no 8**  
Source : Service de sécurité incendie de Montréal

3



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





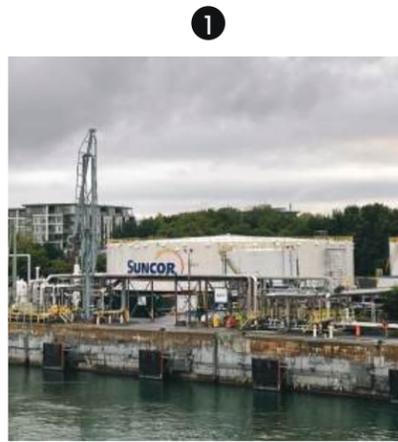
## USAGE INDUSTRIEL

Réputée 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 à la suite de 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 sur lesquels les sols sont généralement lourdement contaminés.

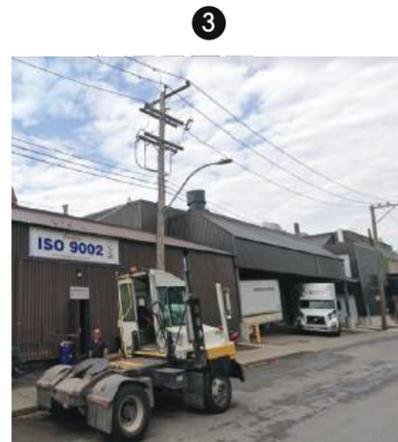
Le secteur du PPU ne comporte aucun usage industriel. Certaines industries liées à la production ainsi que la *Suncor Energy Inc.*, spécialisée en pétrochimie et localisée sur un site riverain, sont les principaux établissements industriels à proximité du secteur du PPU.



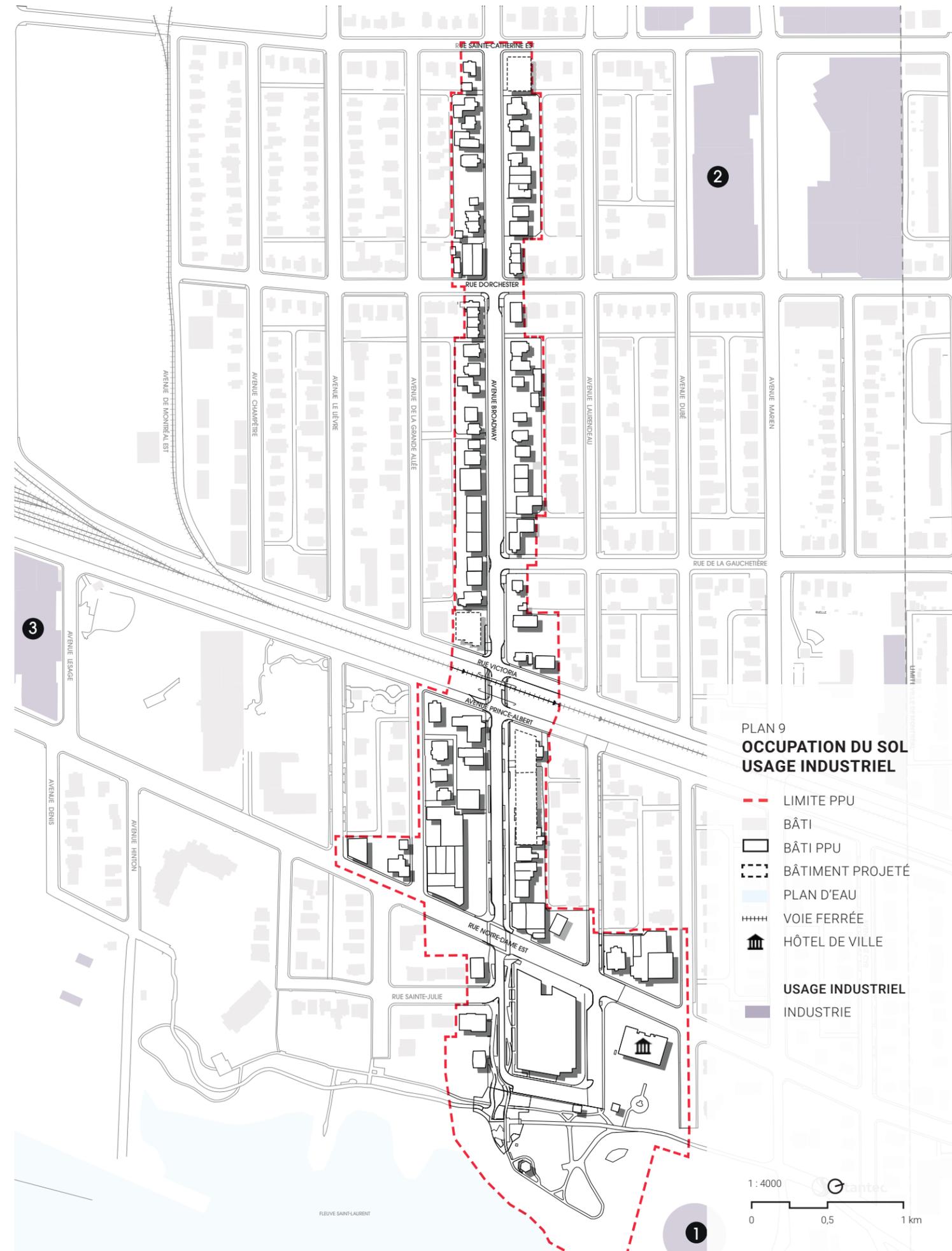
**Suncor**  
Source : Google Street View



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



**Usines Giant inc.**  
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. Ces lots bientôt vacants s'ajouteront aux opportunités de revalorisation.

Certains terrains ont déjà été acquis et plusieurs projets immobiliers ont vu le jour, tels que le M Montréal-Est, et d'autres seront réalisés prochainement. Parmi ceux-ci, on peut compter 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 à la vitalité du secteur.



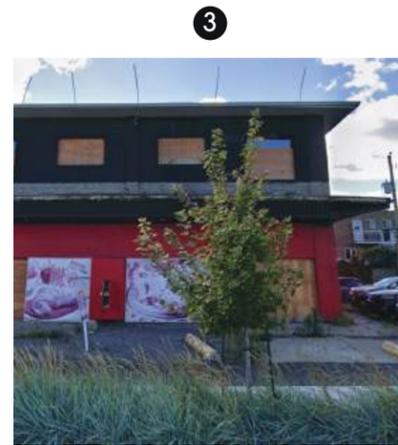
1

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



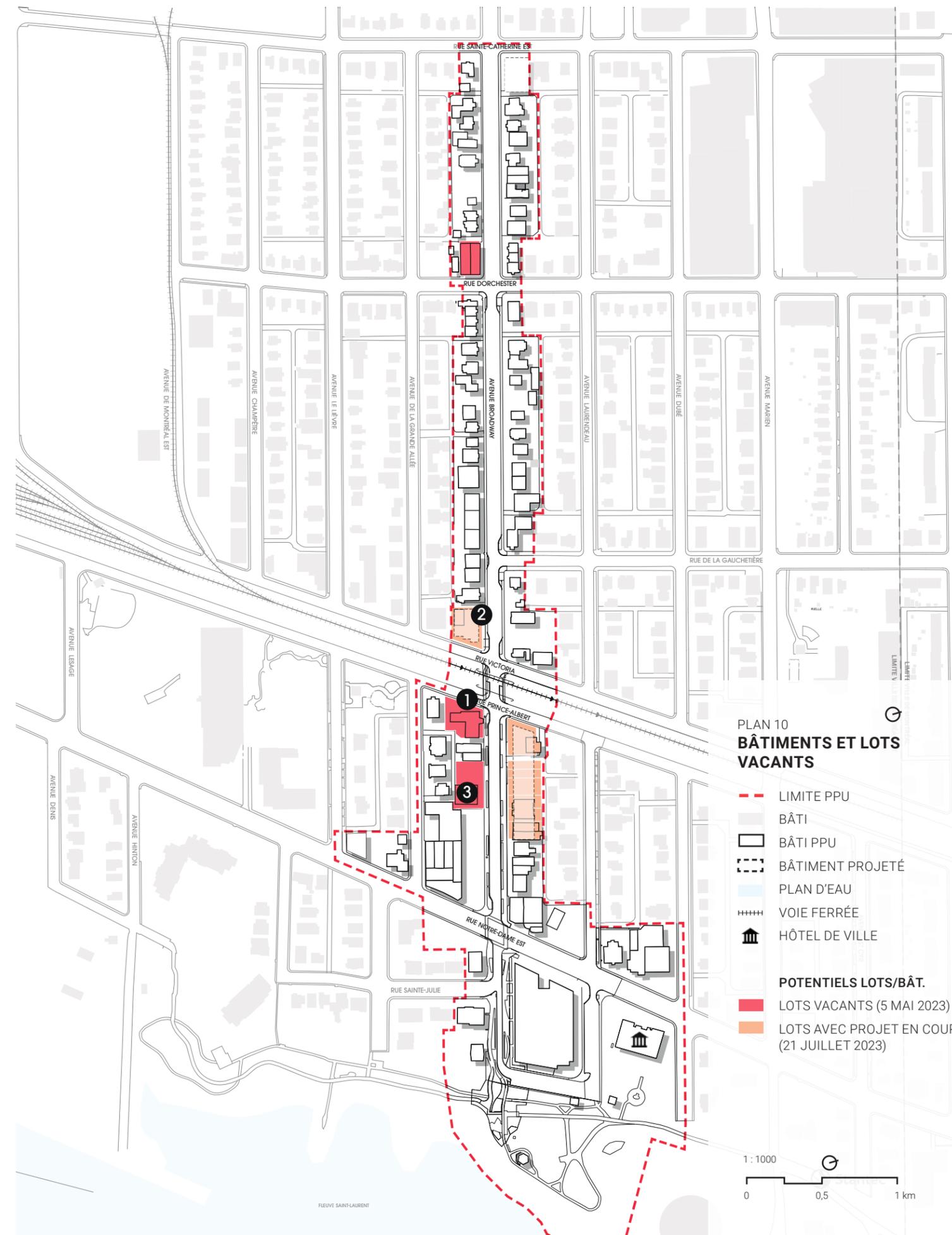
2

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



3

**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 transport et des déplacements dans le secteur du PPU. L'analyse permet d'illustrer la desserte ainsi que d'identifier les lacunes et les opportunités.

## RÉSEAU VIAIRE

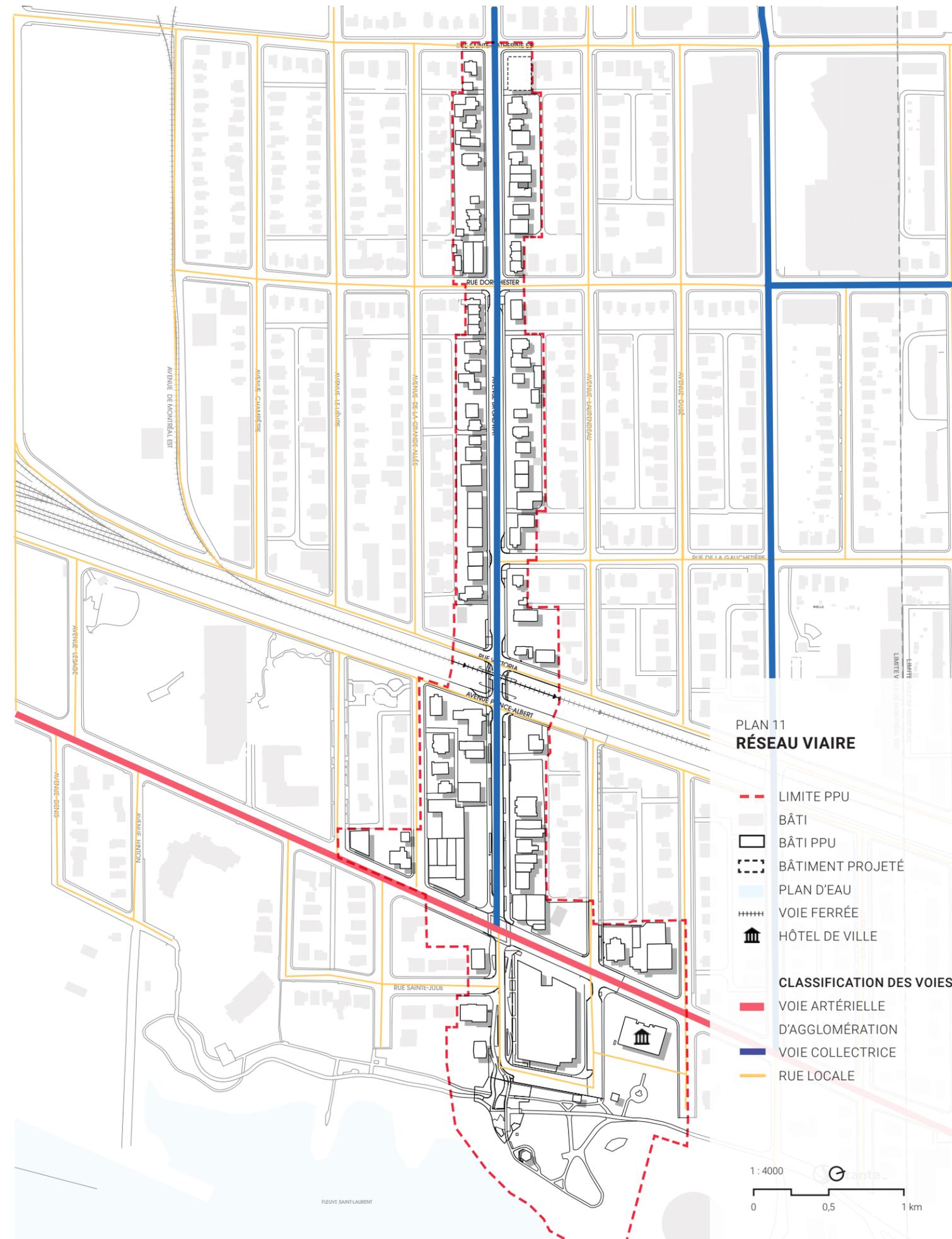
L'avenue Broadway est une voie collectrice assurant les déplacements dans l'axe nord-sud. Elle s'inscrit dans un secteur principalement composé de rues locales.

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 la majeure partie 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 convivialité 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, ainsi que 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 mètres.

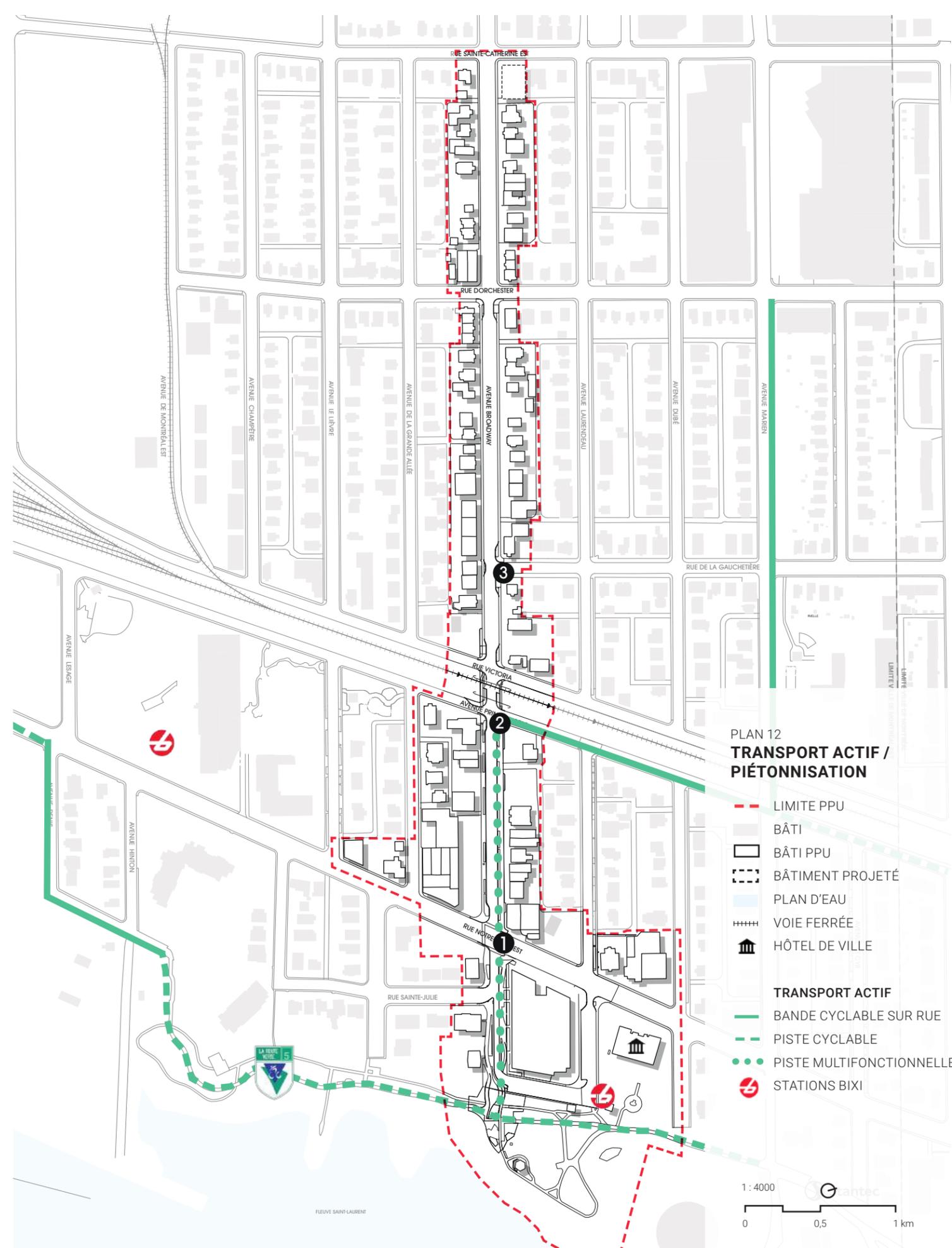
Les intersections de Broadway avec les rues Notre-Dame, Prince-Albert, Victoria et Dorchester ont été traitées uniformément avec des pavés de béton, des bordures en granite et du mobilier urbain.

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 sont plus nombreux et plus rapprochés que ceux des 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.

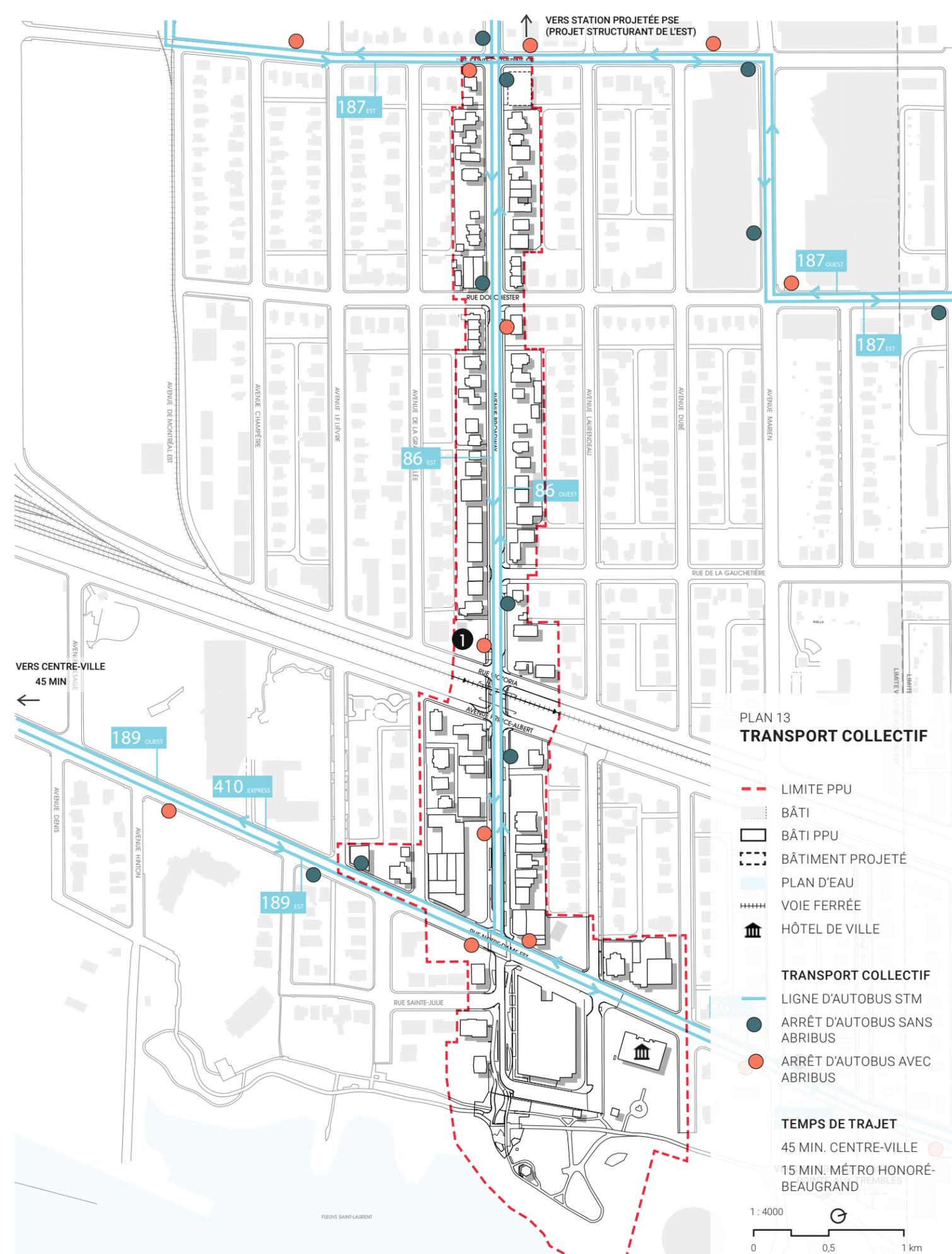
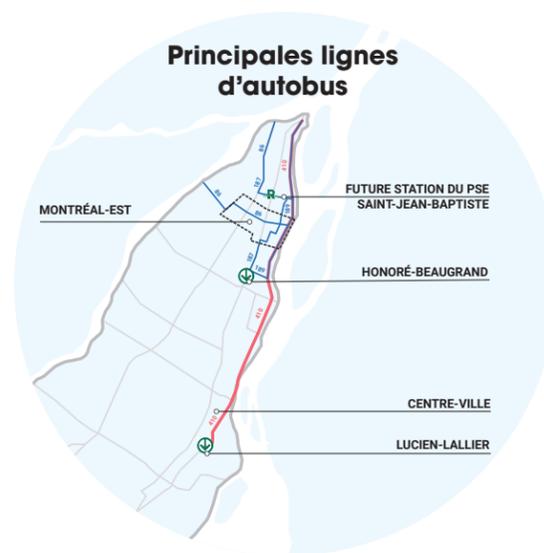
Parallèlement, plusieurs arrêts d'autobus sont présents dans le secteur du PPU. Plusieurs arrêts de l'avenue Broadway possèdent des abribus, et certains sont aménagés avec des placettes comportant du mobilier urbain (bancs, assises, corbeilles à rebuts, etc.).

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.



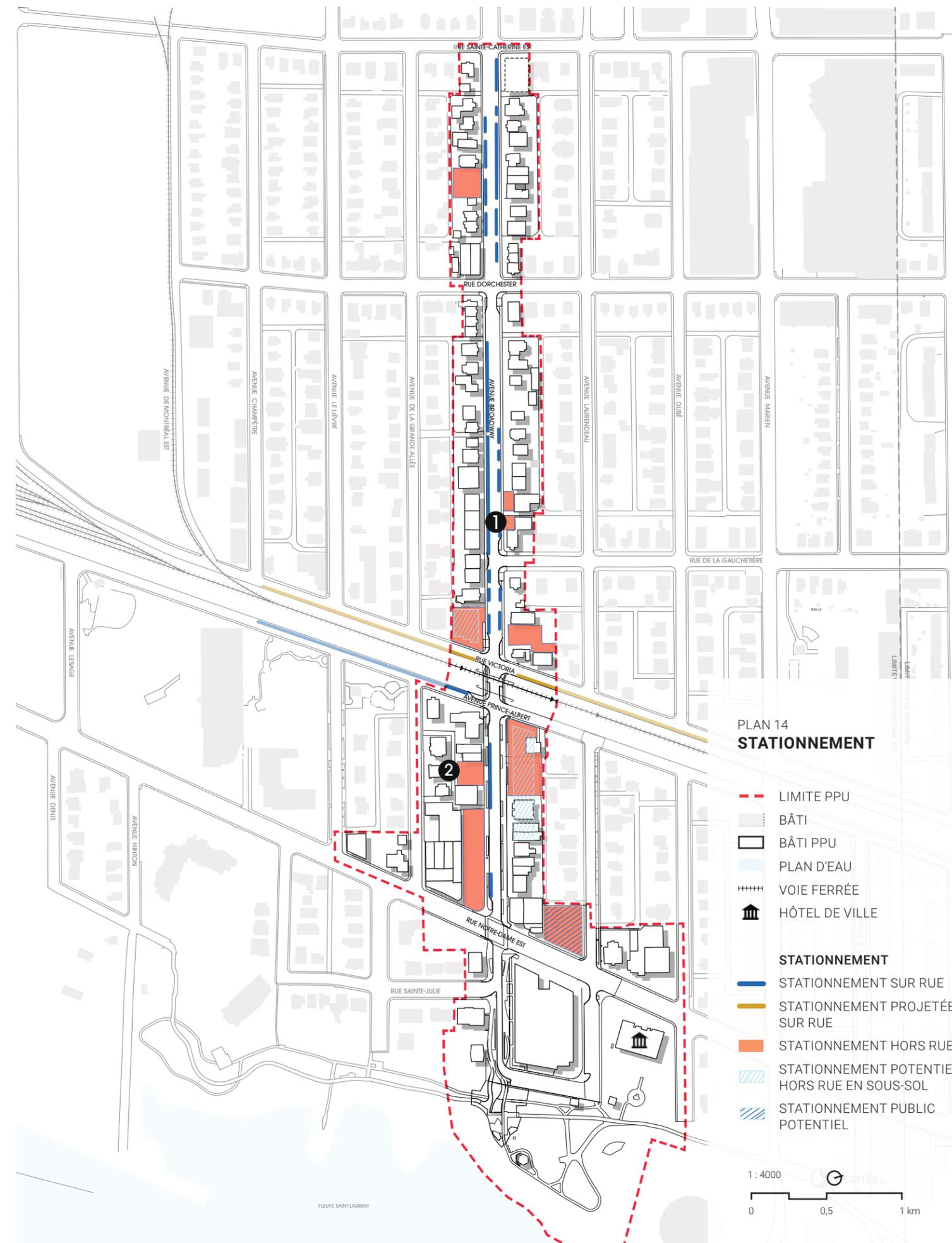
**Stationnement sur rue**

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 au sud de la voie ferrée. 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 fera prochainement l'objet d'un réaménagement.

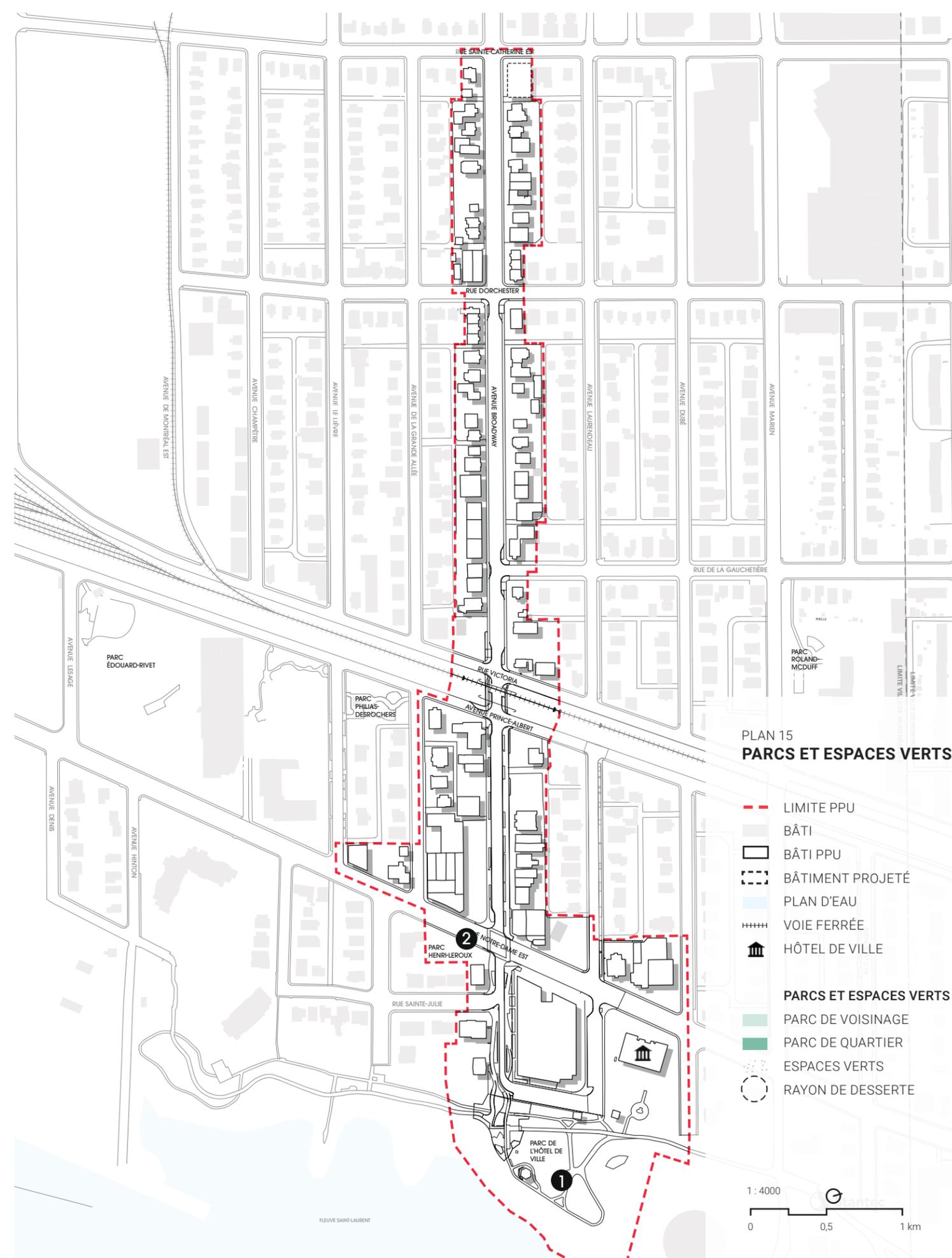
L'emprise de la voie ferrée du CN constitue également un espace vert pour le secteur. Nombreux arbres ont récemment été plantés dans le cadre du Plan d'action forêt urbaine mené par la Soverdi.



**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



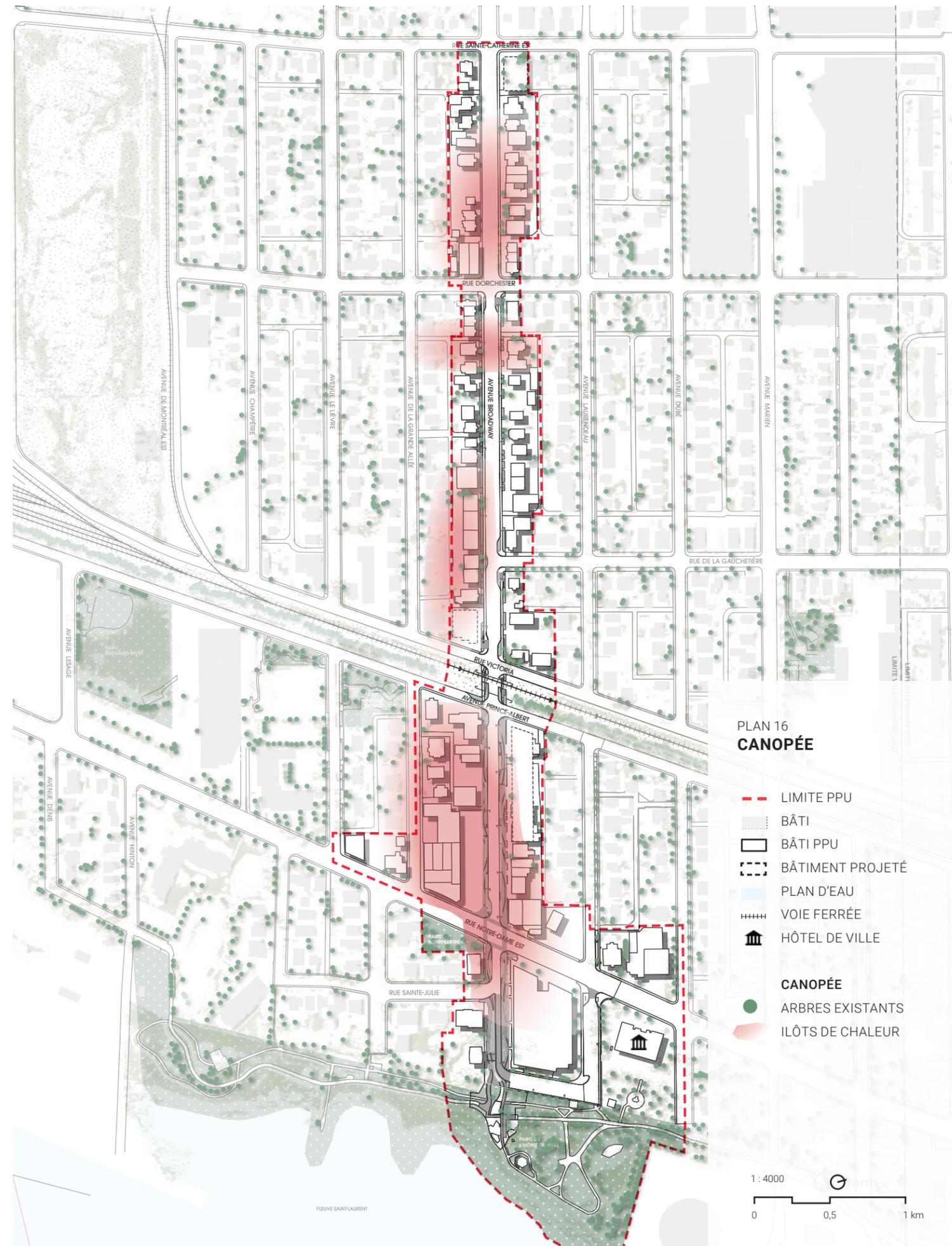
**Arbres matures existants**

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 logements. 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

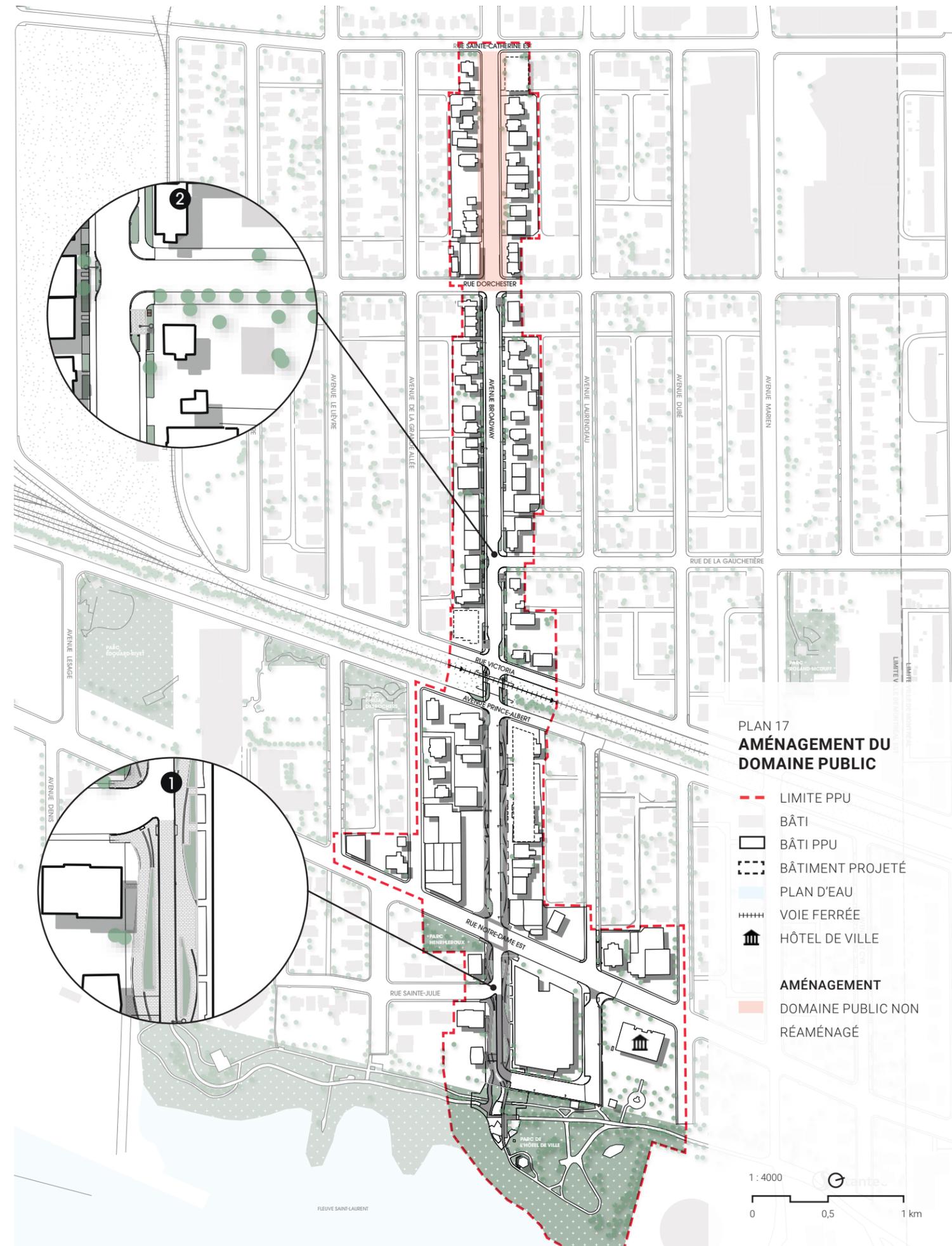
Jusqu'à la rue Dorchester, l'avenue Broadway a été embellie avec du mobilier urbain donnant une signature visuelle à la rue. Des bancs avec dossier apposés sur un muret de béton bordent les diverses placettes et sont accompagnés d'assises décoratives en forme de pierre naturelle, rappelant des galets 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 utilise des tons clairs qui s'agencent aux pavés de béton et à 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

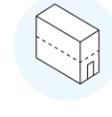
# SYNTHÈSE DE L'ANALYSE

L'analyse urbaine a permis d'identifier les potentiels et les contraintes liés au redéveloppement du secteur du PPU pour le centre-ville et l'avenue 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 augmenté 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 rajeunit depuis 2016 avec la venue de jeunes familles attirées par une offre plus variée en logements 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 nuie 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 situé 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 lors de la collecte des matières résiduelles par la multiplication des bacs visibles depuis le domaine public.



## CHAPITRE 3

# VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

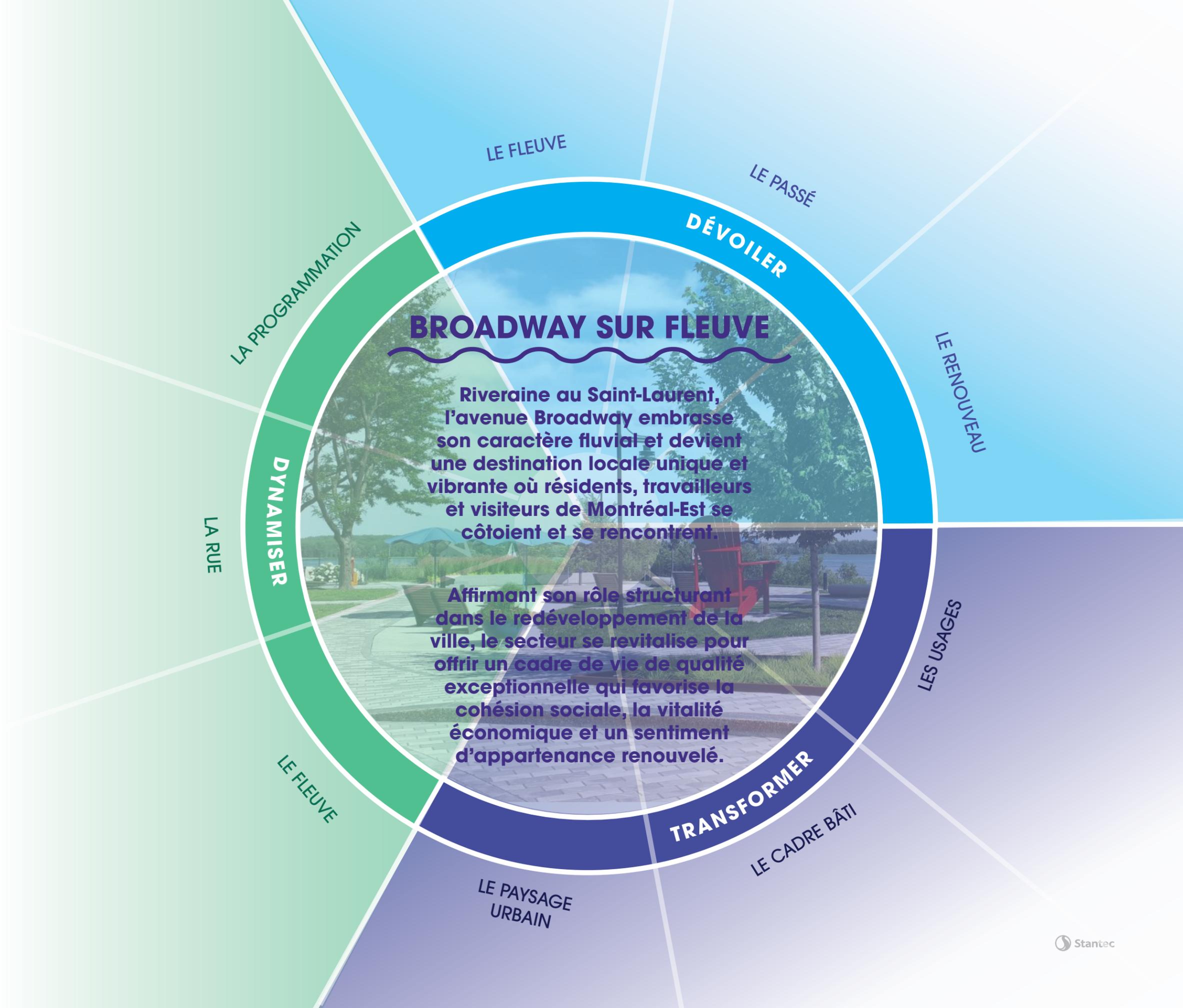
BASÉ SUR LES CONSTATS  
DE L'ANALYSE URBAINE, LES  
POTENTIELS ET CONTRAINTES  
INHÉRENTS, CE CHAPITRE VISE  
À DÉVOILER LA VISION POUR LE  
SECTEUR DANS UN HORIZON  
2040, LES ORIENTATIONS  
D'AMÉNAGEMENT ET LES  
OBJECTIFS

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 changeront considérablement le paysage urbain du centre-ville.





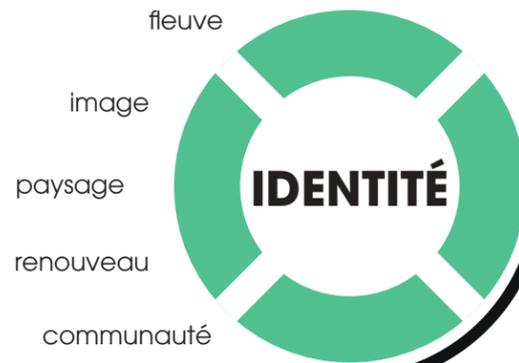
Perspective à vol d'oiseau de l'avenue Broadway, direction sud

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 stationnement 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 logements, 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'Ahuntsic-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 Sjöberg

## 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.

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 : converger, tisser, encadrer et densifier, qui se déclinent en plan d'organisation spatiale et en plan d'aménagement détaillé.

## APPROCHE CONCEPTUELLE

**CONVERGER** : Le concept repose sur le principe que le secteur du PPU deviendra un lieu de destination pour les montréalais. L'objectif étant de faire *converger* 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 aux besoins 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 cœur 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 divers espaces de socialisation tels des seuils à ces zones. Voici comment se définit 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.

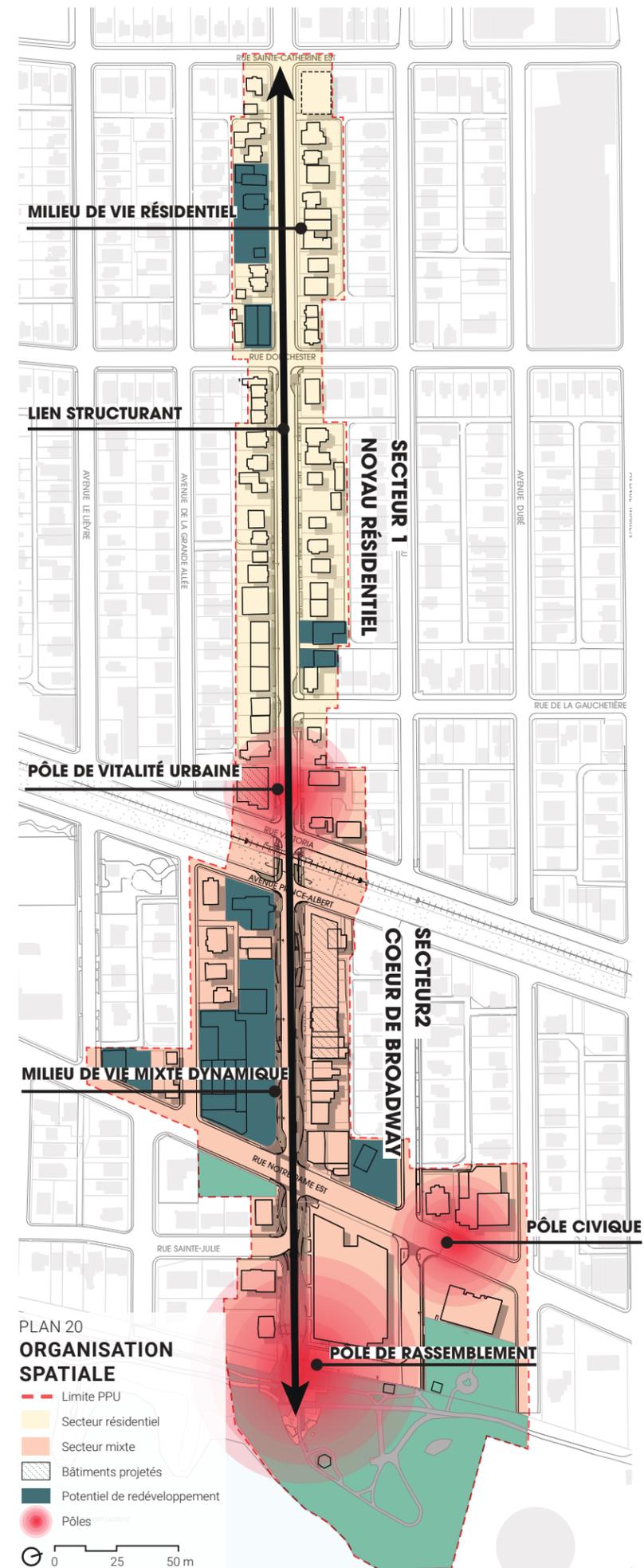
**PÔLE DE RASSEMBLEMENT DU PARC DE L'HÔTEL-DE-VILLE** : Le seuil du M Montréal-Est et le parc de l'Hôtel-de-Ville forment un pôle de rassemblement pour les citoyens. Il s'agit de la place publique du centre-ville. Une programmation et des installations permettent la tenue d'événements de différentes 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'emblématique enseigne colorée vient marquer l'entrée du secteur. Il s'agit d'un pôle institutionnel formé par l'hôtel de ville, la caserne de pompiers et la pharmacie située au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville.

### 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, avenue Broadway et les aménagements de l'emprise de la voie ferrée. Il s'agit du portail du noyau résidentiel et du lieu transitoire entre les zones du cœur de Broadway et du noyau résidentiel.



SECTION 2

# PLAN 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 commencé 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 sera 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 Henri-Leroux 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 l'avenue 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.

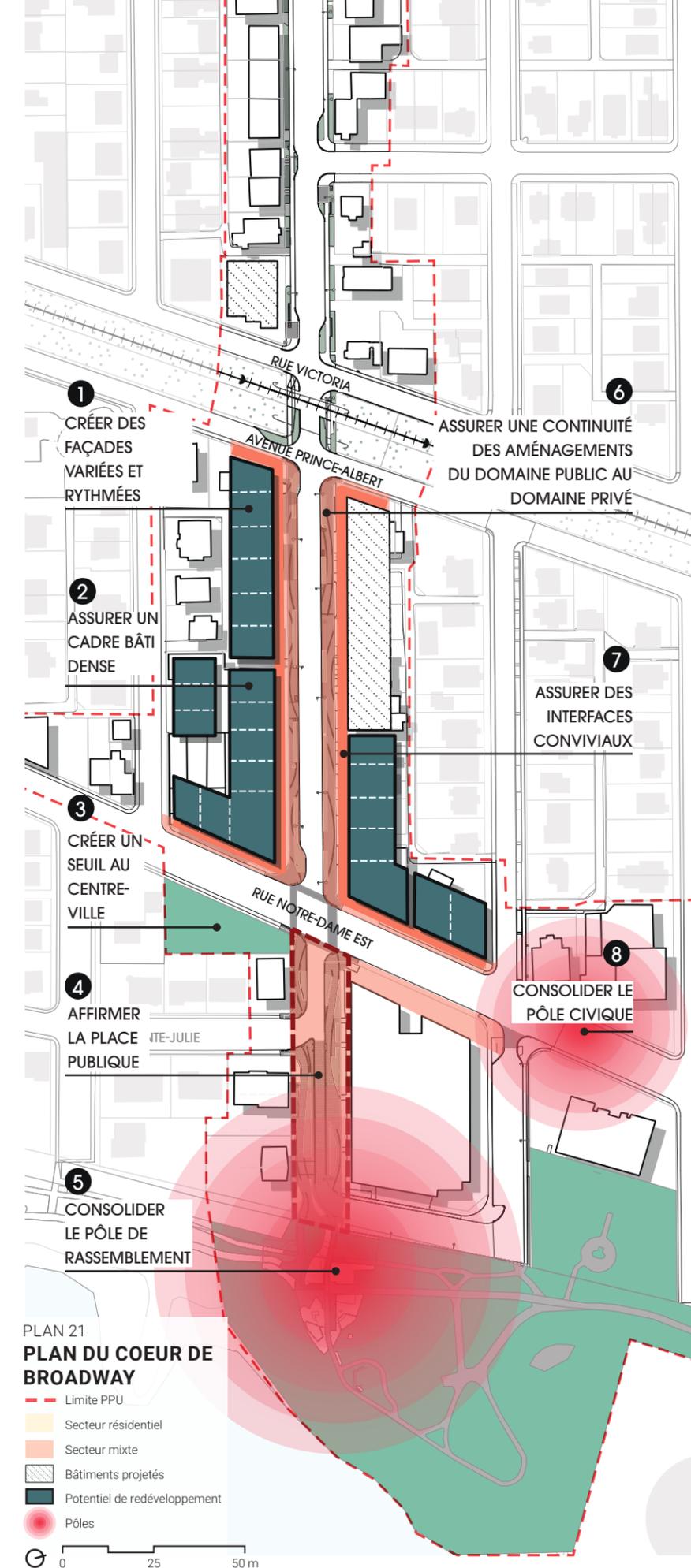
### 7 ASSURER DES INTERFACES CONVIVIALES :

Prévoir des interfaces conviviales et en interaction entre le rez-de-chaussée et la rue en préconisant un traitement architectural misant sur la transparence.

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

### 8 CONSOLIDER LE PÔLE CIVIQUE :

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



SECTION 2

# PLAN 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 constitués de saillies plantées et de mobilier urbain et sont des moteurs de socialisation.

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

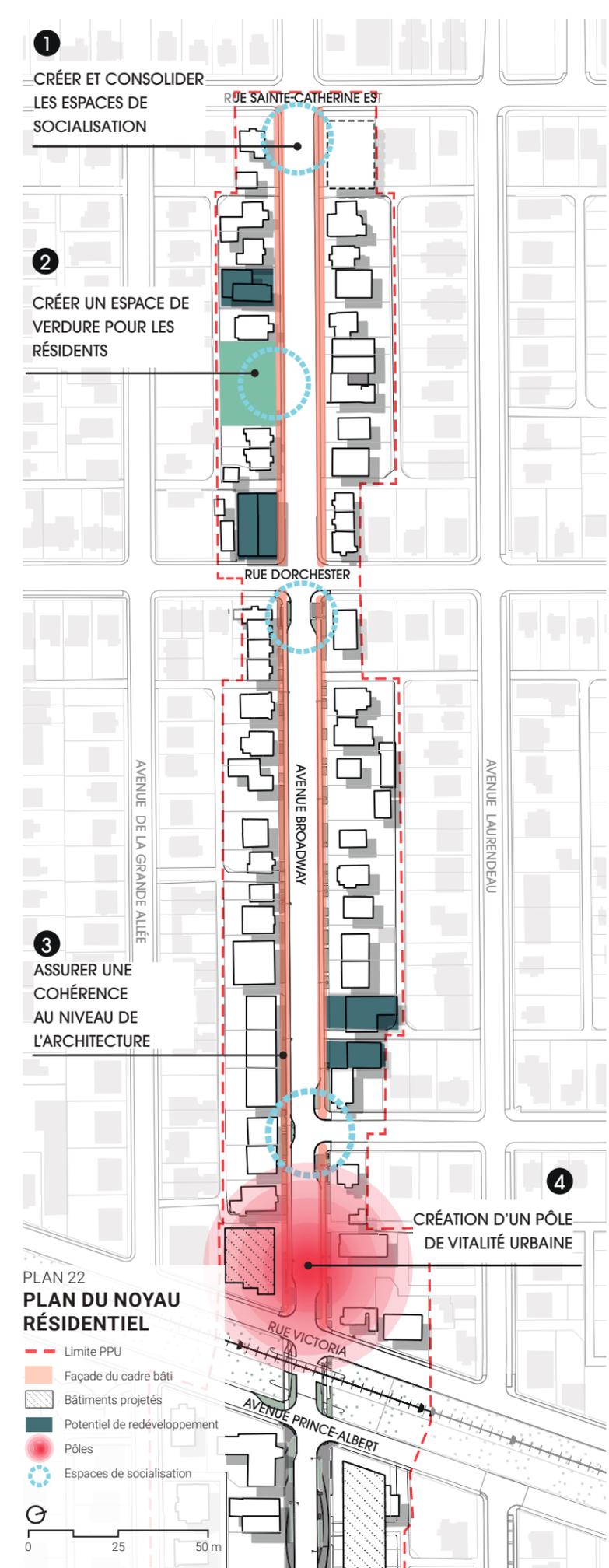
Créer un nouvel espace de verdure pour les résidents en tirant profit des lots occupés par des stationnements de surface. Ceux-ci constituent d'importants îlots de chaleur et, face au constat du faible couvert végétal du secteur, ces vastes espaces libres constituent des opportunités pour créer des îlots 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.

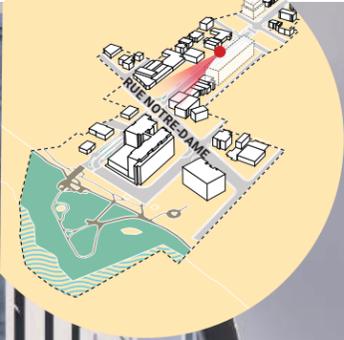
### 3 ASSURER UNE COHÉRENCE AU NIVEAU DE L'ARCHITECTURE :

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'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 petit gabarit afin de permettre une uniformité dans l'implantation des nouveaux bâtiments;
- › Morceler les lots de grand gabarit 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 :

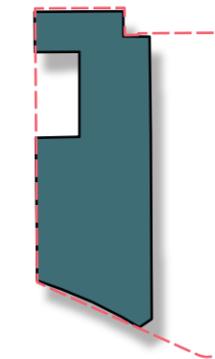
- › Favoriser l'utilisation d'un nombre adéquat de matériaux de revêtement qui évite la monotonie sans non plus provoquer l'incohérence du paysage urbain;
- › Ajouter, au règlement de zonage, les matériaux prohibés afin d'assurer une harmonie des matériaux;
- › Encourager des variantes de tonalités dans 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-chaussée 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 :

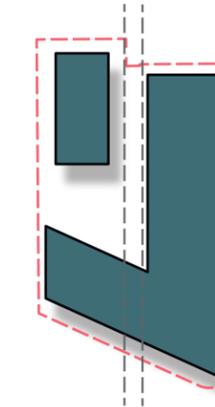
- › Prévoir, au règlement de zonage, des dispositions relatives à l'affichage permettant une uniformité au niveau de la forme, de l'implantation et de la signature visuelle de l'affichage à l'intérieur des limites du PPU.

### Morcellement des lots de grand gabarit

Exemple d'un lot avant le morcellement



Lot morcellé



### Rythme des façades et traitement en transparence des rez-de-chaussée



### 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 de 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'arrêts 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 surface 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 24 h. Cette stratégie permettrait de répartir les frais de réalisation et de gestion ainsi que de 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 stationnement 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 connectés directement aux commerces et permettraient l'aménagement de terrasses pour les habitations sur la toiture de sa partie externe.



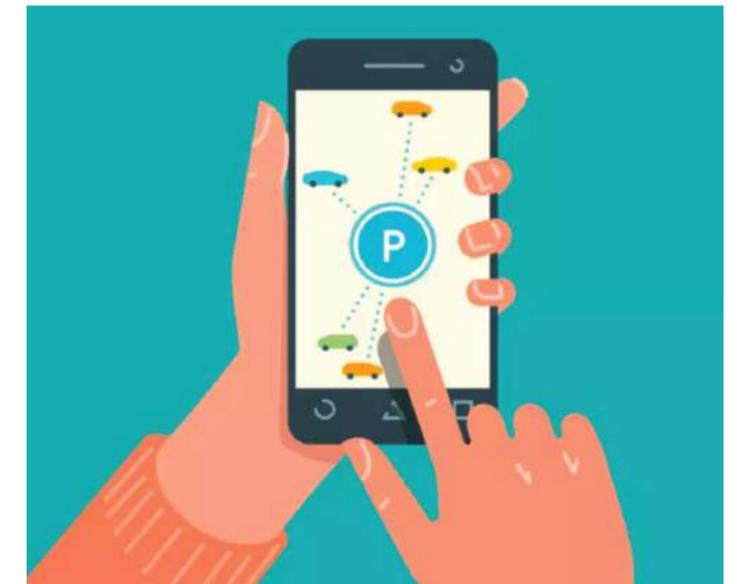
**Stationnement semi-enterré, Observatoire BBC, Montpellier, France**

Source : observatoirebbc.org



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

Source : contact.ulaval.ca



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 résidentielle variée afin de répondre à tous les types de ménage et au profil socio-économique de la population en offrant des logements de tailles diverses, aux modes de tenure variés (locataire, copropriétaire) et adaptés à une gamme de budgets. Voici quelques suggestions de stratégies d'inclusion qui pourraient être mises en place.

### STRATÉGIES :

- › Mettre en place une stratégie d'inclusion pour les promoteurs immobiliers qui exige que tout nouveau projet résidentiel comporte un pourcentage déterminé d'unités de logement social, abordable et/ou familial.
- › Prévoir des mesures compensatoires et des incitatifs pour l'intégration de logements sociaux, abordables et familiaux afin d'éviter que les promoteurs privilégient le paiement d'indemnités plutôt que l'implantation desdites unités au sein du projet. Par exemple, la Ville pourrait offrir des places de stationnement pour les résidents dans un stationnement dont l'entretien et la gestion seraient faits par celle-ci. Cette mesure permettrait de combler les pertes de rentabilité liées à la proportion de logements sociaux 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 du logement social, abordable et familial.

**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 de besoin en logement social, abordable et familial 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'historique associé 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.

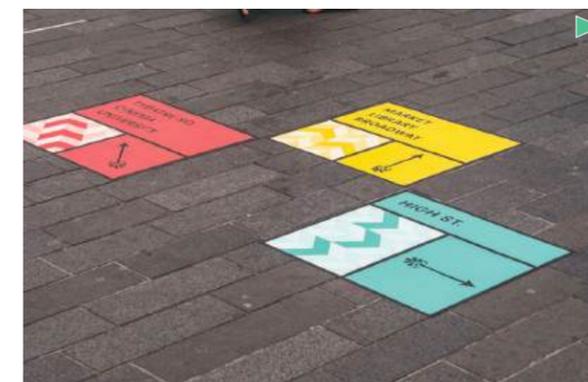
## PARCOURS D'ART PUBLIC, RIMOUSKI

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



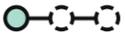
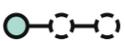
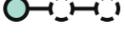
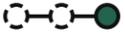
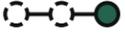
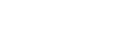
**Centre commercial Westfield de Stratford, Londres, Angleterre**

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

 <b>ORIENTATION</b> 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 commerces 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 rez-de-chaussée de même que des superficies maximales pour les usages conditionnels		•		



**Boutique locale**  
Source : Ville de Lévis

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

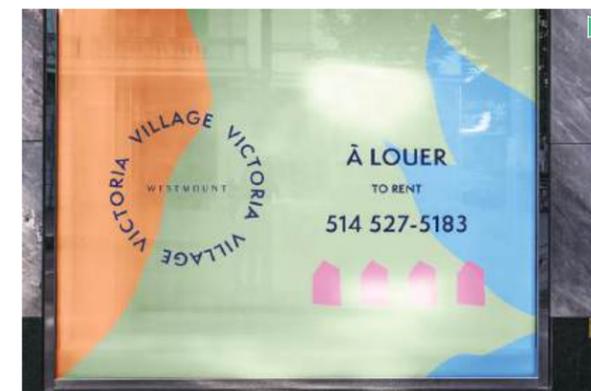
La Ville de Lévis a mis en place un programme de soutien financier à l'implantation de nouveaux commerces de proximité. Ainsi, un commerce pourrait recevoir jusqu'à 15 000\$ à condition d'être situé au rez-de-chaussée d'un immeuble situé dans un des secteurs identifiés par le programme. Les commerces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

## 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.



**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 permettant la conclusion d'une entente entre un promoteur et la Ville de Montréal-Est en vue d'améliorer l'offre en matière de logement social, abordable 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

### 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.



**Coopératives de propriétaires Les Allumettières, Gatineau**

Source : Cargo

# 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

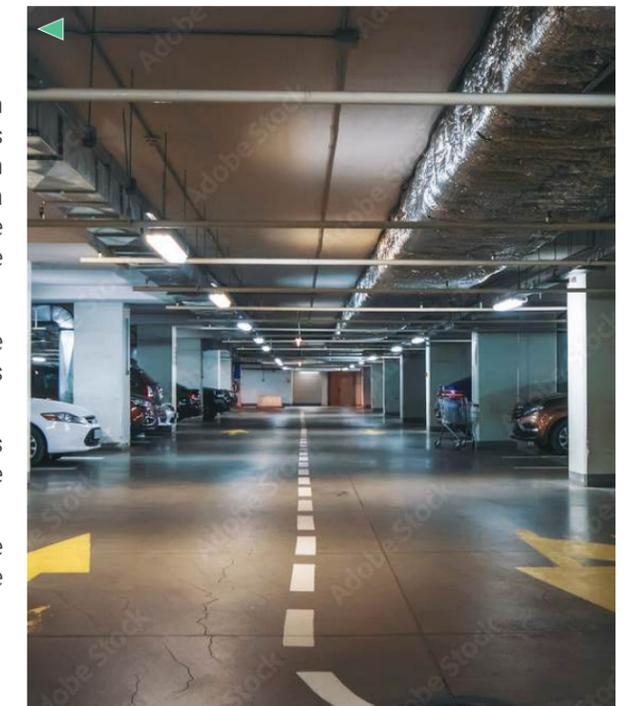
## INCLUSION DE STRATÉGIES DURABLES PAR LE BIAIS DU PPCMOI, MONTRÉAL

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.

# 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
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, commercial 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.). Assujettir également au règlement sur les PIIA les façades arrières visibles de la voie publique			●
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			●
Ajouter des dispositions permettant le contingentement d'usages commerciaux identiques ou similaires	●		

## PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

La Ville peut adopter un programme d'acquisition d'immeubles de gré à gré ou par expropriation, en vue d'aliéner ou de louer les immeubles aux fins prévues par le PPU et peut administrer tout immeuble qu'elle détient en vertu du programme et y exécuter tous travaux.

