

IDENTIFICATION

Dossier # :1248219001

Unité administrative responsable :	Service de l'urbanisme et de la mobilité , Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire , Planification urbaine
Niveau décisionnel proposé :	Conseil municipal
Charte montréalaise des droits et responsabilités :	Art. 24 b) concilier la protection de l'environnement et du patrimoine bâti avec le développement économique, social et culturel
Projet :	-
Objet :	Adopter le projet de règlement intitulé « Règlement révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et son document complémentaire (04-047) et le remplaçant par le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 » / Déclarer que le document de vision territoriale intitulé « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité » est remplacé par le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 / autoriser le greffier à transmettre, à toute municipalité dont le territoire est compris dans le territoire de l'agglomération de Montréal, et contigu à ce territoire, ainsi qu'à tout centre de services scolaire et toute commission scolaire dont le territoire est compris dans le territoire de la Ville, une copie conforme du projet de règlement et de la résolution / mandater l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de mener la consultation publique

CONTENU

CONTEXTE

Révision du plan d'urbanisme adopté en 2004

La Ville de Montréal propose une révision complète du Plan d'urbanisme adopté en 2004 pour actualiser son principal outil de planification urbaine. Il s'agit de se projeter sur le long terme (2050) et de définir une direction commune sur l'avenir de l'aménagement du territoire et de la mobilité du territoire montréalais tout en s'adaptant aux réalités et aux défis contemporains. En effet, l'urgence climatique et l'érosion de la biodiversité à l'échelle planétaire nécessitent des changements collectifs vers la transition écologique équitable. Cette transition doit ainsi contribuer à réduire les inégalités sociales et territoriales de même qu'à mettre de l'avant la santé et le bien-être de la population dans toutes les approches de planification.

Cette révision du dernier plan d'urbanisme adopté en 2004 répond également aux nouvelles exigences de la Loi modifiant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions* (PL 16) visant notamment à planifier la consolidation des parties du territoire devant en faire l'objet de façon prioritaire, à identifier les besoins en logements et les mesures pour y répondre ainsi qu'à assurer une planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité.

Rappelons que le Plan de transport de l'agglomération de Montréal a été adopté en 2008. Depuis, des changements importants en mobilité ont eu lieu (ex. Réseau express métropolitain, Réseau express vélo, BIXI, etc.) et de nouveaux engagements en matière de décarbonation et de démotorisation ont été pris par l'administration de Montréal.

Démarche de participation publique en amont

La démarche a débuté en 2021 par l'adoption d'un document proposant une vision territoriale intitulé le « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ». Ce document est le fruit de nombreuses collaborations tant à l'interne qu'à l'externe et il s'appuie sur le Plan stratégique Montréal 2030 et le Plan climat 2020-2030. Les démarches de consultation tenues par l'Office de consultation publique (OCPM) sur le Projet de ville ont permis à des milliers de Montréalaises et de Montréalais de partager leurs préoccupations et leurs souhaits pour l'avenir de la mobilité et de l'urbanisme à Montréal. Ces échanges ont ainsi montré jusqu'où la population montréalaise était collectivement prête à transformer ses habitudes de vie et le territoire pour ne pas compromettre la qualité de vie des générations futures. Cette vaste consultation a été l'occasion de jeter des bases solides pour l'élaboration du présent projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM). L'OCPM a formulé 22 recommandations qui ont influencé l'élaboration du PUM (voir le document « Suivi et réponses aux recommandations » en pièce jointe).

Avis préliminaire du comité mixte (Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger)

L'expertise du comité mixte a été sollicitée dès le Projet de ville et rendue disponible tout au long du processus d'élaboration du PUM. Conformément aux règlements du Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) (r. 02-136) et du Comité Jacques-Viger (CJV) (r. 12.022), un avis préliminaire sur le Projet de PUM (document de travail en date du 15 décembre 2023) a été transmis au Service de l'urbanisme et de la mobilité et est joint au présent sommaire décisionnel (voir pièces jointes). Cet avis sera déposé à l'OCPM dans le cadre de la consultation publique. La Ville prendra en considération cet avis dans la version définitive du PUM. Le comité mixte se prononcera de nouveau sur le Projet de PUM et émettra son avis écrit au conseil municipal sur le PUM à la suite de la consultation publique qui sera menée par l'OCPM.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

CM21 0786 – 2021-06-14 – Adoption du document de vision territoriale intitulé « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité » – sommaire décisionnel 1210335001

- CG15 0055 – 2015-01-29 – Adoption du règlement RCG 14-029 relatif au Schéma d'aménagement et de développement – sommaire décisionnel 1140219001
- CG08 0362 – 2008-06-19 – Adoption du Plan de transport de l'agglomération de Montréal – sommaire décisionnel 1081053001
- CM04 0835 – 2004-11-22 – Adoption du règlement révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) – sommaire décisionnel 1040604002

DESCRIPTION

Le PUM est le document maître qui établit la vision d'avenir pour le territoire municipal et les lignes directrices de son organisation spatiale et physique. Il a la particularité d'avoir une valeur juridique puisque son contenu est déterminé par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) et la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec* (Charte). Son contenu doit aussi être conforme aux orientations et aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal et s'inscrire en continuité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Selon la même règle de conformité, le PUM doit se traduire dans la réglementation d'urbanisme. Cette réglementation est opposable aux citoyennes et aux citoyens.

Le Plan d'urbanisme et de mobilité est composé de trois parties.

Partie 1 – Le cadre de référence

La première partie présente la vision d'avenir pour le territoire et la collectivité montréalaise ainsi que les orientations qui en découlent. Ce cadre de référence pour l'action territoriale vise à assurer une cohérence des interventions d'aménagement et de développement à mener en urbanisme et en mobilité.

Le chapitre 1 définit une vision forte et audacieuse pour l'avenir de Montréal. Il résume la manière dont la Ville souhaite répondre, avec ses partenaires, les parties prenantes locales et la population, aux grands enjeux contemporains.

Le chapitre 2 constitue le cœur du PUM. Il regroupe toutes les orientations de portée générale ainsi que les objectifs et les cibles applicables à l'ensemble du territoire. Il aborde de façon transversale les composantes de l'urbanisme et de la mobilité.

Partie 2 – Le cadre sectoriel

La deuxième partie décrit les intentions précises de planification et d'aménagement pour certaines parties du territoire nécessitant une attention particulière en raison de leur caractère emblématique ou de leur potentiel de transformation, de consolidation ou d'amélioration urbaine. Elle guide la mise en valeur ou la transformation de ces parties de la ville sur la base de réalités territoriales complexes requérant une combinaison d'actions à réaliser et une multiplicité de parties prenantes à impliquer.

Le chapitre 3 précise les orientations et les objectifs pour les territoires emblématiques à valoriser, soit l'archipel, le mont Royal, le Vieux-Montréal et le centre-ville. Il permet de détailler certaines intentions dans ces contextes singuliers et caractéristiques de Montréal.

Le chapitre 4 identifie tous les secteurs offrant des opportunités à l'échelle de la métropole et à l'échelle du quartier et nécessitant une planification particulière. Il vient définir les parties du territoire devant faire l'objet d'une consolidation de façon prioritaire. Ce chapitre permet notamment aux arrondissements de venir préciser les intentions d'aménagement et de mobilité quant à des portions de du territoire en regard d'enjeux locaux.

Partie 3 – Le cadre d'action

La troisième partie renferme des contenus relatifs à la mise en œuvre du PUM. Toutes les mesures qui se rapportent à chaque orientation y sont présentées, y compris les dispositions du document complémentaire et l'affectation du sol. Cette partie résume comment sera assurée la concrétisation des orientations, des objectifs et des cibles identifiés.

Le chapitre 5 présente les catégories d'affectation du sol qui, par la répartition des différentes fonctions, permettent une organisation stratégique du territoire.

Le chapitre 6 correspond au document complémentaire. Celui-ci permet de traduire les orientations et intentions du PUM en règles et en critères qui devront être intégrées dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements. Il fait partie intégrante du PUM, comme requis par la Charte. Les arrondissements auront ainsi six mois suivant la date d'entrée en vigueur du PUM pour adopter des règlements de concordance conformes à celui-ci.

Le chapitre 7 décrit le mécanisme de suivi et de reddition de compte du PUM et liste l'ensemble des mesures à mettre en place pour assurer ou favoriser la mise en œuvre des orientations du PUM et l'atteinte des objectifs et des cibles qui y sont identifiés. À la suite de l'adoption du PUM, les mesures pourront être détaillées dans le plan d'action de la Ville et,

le cas échéant, dans ceux des arrondissements.

Le PUM comprend également une série d'annexes, dont les plans particuliers d'urbanisme (anciennement programmes particulier d'urbanisme) déjà adoptés et que la Ville souhaite reconduire avec le PUM. Les plans particuliers d'urbanisme ont été modifiés en cohérence avec les nouvelles approches d'affectation et d'intensification du sol ainsi que les orientations, objectifs et cibles du PUM, le cas échéant. Les annexes contiennent aussi les cibles, une série de cartes complémentaires, de cartes à l'échelle des arrondissements, des fiches techniques de même que des listes d'immeubles à caractère patrimonial.

JUSTIFICATION

S'appuyer sur les legs du passé tout en répondant aux nouveaux défis d'envergure

Depuis trente ans, notamment à travers la mise en œuvre des plans d'urbanisme de 1992 et de 2004 ainsi que du Plan de transport de 2008, la Ville poursuit des objectifs de densification de son territoire, de consolidation de son centre-ville, de renforcement de la vie de proximité et d'accroissement de la mobilité active et collective. Une transformation visible des quartiers s'opère, en particulier avec l'intégration d'infrastructures et d'équipements cyclables, le réaménagement des rues et la sécurisation des intersections. Le PUM reconduit ces legs en les bonifiant pour faire face à de nouveaux défis d'envergure tout en préservant le patrimoine et la qualité de vie du territoire.

Interdépendance des stratégies d'aménagement et de mobilité

L'apport principal du PUM, et la grande nouveauté de sa démarche, résident dans le fait d'aborder l'urbanisme et la mobilité comme un tout. Pour lutter contre les changements climatiques et atteindre la carboneutralité d'ici 2050, il est nécessaire de penser à l'interdépendance des stratégies d'aménagement et de mobilité. En effet, la Ville doit faire valoir à ses partenaires que des stratégies ambitieuses et des investissements d'envergure sont nécessaires pour soutenir le développement d'un réseau dense, efficace et sécuritaire de transports actifs, collectifs et partagés. Montréal propose dans le PUM que ce développement d'un réseau de mobilité durable soit soutenu par une démarche d'intensification de l'occupation du territoire. L'offre accrue en mobilité durable doit progressivement permettre aux citoyennes et aux citoyens de délaisser la voiture individuelle et redonner l'espace collectif de la rue au vivant, aussi bien en y réintégrant la nature qu'en y faisant primer l'humain. Le PUM est centré sur l'amélioration de l'accessibilité aux ressources du quotidien, telles que les lieux d'emploi, les services et autres activités, afin de permettre aux Montréalaises et aux Montréalais, en particulier celles et ceux vivant dans les secteurs en déficit et vulnérables, de s'épanouir à proximité de chez eux.

Stratégie de réconciliation avec les peuples autochtones

Les domaines de l'urbanisme et de la mobilité ont un rôle unique et une responsabilité fondamentale à jouer dans le processus de réconciliation avec les peuples autochtones; le territoire étant au cœur des pratiques de ces derniers. Le PUM est l'occasion de faire avancer les réflexions sur la présence et l'intendance autochtone passée, présente et future dans la grande région de Tiohtià:ke connue aujourd'hui comme Montréal.

Mieux coordonner les efforts et orienter les transformations souhaitées du territoire

Les changements portés par le PUM par rapport aux précédents plans ne se situent pas tant dans ses thématiques que dans sa détermination à faire des choix conséquents avec les valeurs des Montréalaises et des Montréalais. Le PUM se veut un plan pour faire des choix permettant d'engager une transition dans les manières de planifier le territoire et la mobilité. Ainsi, il permet d'affirmer avec plus de clarté la direction et les priorités, d'assumer les arbitrages nécessaires à toute action publique et d'accélérer la mise en place de solutions à la hauteur des défis de la société contemporaine. Il permet également de reconnaître et

rappeler aux partenaires les spécificités de Montréal relatives à son statut de métropole afin de jouer un rôle particulier sur le plan national et sur la scène internationale pour l'ensemble de la collectivité québécoise.

Il est nécessaire de favoriser une gouvernance qui transcende le partage de compétences au profit de la cohérence des projets urbains. Pour ce faire, il importe de développer, avec les principaux acteurs, un cadre d'intervention clair et prévisible.

Montréal saisit par le PUM les occasions de concrétiser des actions prévues dans le Plan climat en vue de faire face à l'urgence climatique ainsi que celles du Chantier Montréal abordable pour répondre aux besoins en logements.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

Le financement des mesures inscrites dans le PUM sera déterminé lors des exercices budgétaires selon leur priorisation.

MONTRÉAL 2030

Ce dossier contribue à l'atteinte des résultats de Montréal 2030, des engagements en changements climatiques, et des engagements en inclusion, équité et accessibilité universelle.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

La mise en œuvre du PUM aura un impact majeur sur l'urbanisme et la mobilité à Montréal. Les intentions du PUM se répercuteront sur la réglementation d'urbanisme des arrondissements en raison de la règle de conformité. Le report de l'adoption du PUM aurait comme conséquence de laisser le développement urbain être orienté par un plan d'urbanisme qui ne tient pas compte des enjeux contemporains et des nouveaux besoins de la population montréalaise. De plus, compte tenu du contexte de la gouvernance de la mobilité à Montréal, un arrimage des diverses planifications comportent des avantages majeurs pour la réalisation des projets de développement des réseaux de mobilité durable.

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

Une opération de communication est élaborée en accord avec le Service de l'expérience citoyenne et des communications.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

- Transmission d'une copie certifiée conforme du projet de règlement et de la résolution aux municipalités dont le territoire est contigu au territoire de l'agglomération de Montréal ainsi qu'à tout centre de services scolaire et toute commission scolaire dont le territoire est entièrement ou partiellement compris dans le territoire de la Ville de Montréal (LAU; art. 264.0.3. par. 1^o et art. 109.1 et art. 110.3.2);
 - Octroi d'un mandat de consultation à l'OCPM, conformément à la Charte;
 - Publication d'un résumé du projet de PUM au moins 15 jours francs avant la séance officielle d'information de L'OCPM concernant le Projet de PUM prévue à la loi (LAU; art. 109.3);
 - Consultation publique menée par l'OCPM et publication du rapport de consultation sur le Projet de PUM (Charte; art. 83, par. 2^o);
 - Adoption du PUM, avec ou sans changement;

- Entrée en vigueur du PUM, après trente jours, si aucune demande écrite des personnes habiles à voter n'a été transmise à la Commission municipale du Québec (LAU; art. 137.11);
- Dans les cent quatre-vingts jours suivant l'entrée en vigueur du PUM, adoption par les arrondissements de règlements de concordance avec le PUM (LAU; art. 110.4);
 - Mise en œuvre du PUM, entre autres par l'adoption du Plan d'action du PUM par le conseil municipal et l'adoption de plans d'action locaux d'urbanisme (PLUM) si souhaités par les conseils d'arrondissement.

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite des vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Dominic BOUCHARD
 Chef d'équipe, conseiller en aménagement

Tél : 514-872-6145
Télécop. :

ENDOSSÉ PAR

Le : 2024-05-28

Caroline LÉPINE
 chef(fe) de division - planification urbaine

Tél : 514-872-3163
Télécop. :

APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION

Louis-Henri BOURQUE
 directeur(-trice) - planification et mise en valeur du territoire

APPROBATION DU DIRECTEUR DE SERVICE

Lucie CAREAU
 directeur(-trice) de service - urbanisme et mobilité

Tél :
Approuvé le : 2024-06-04

Tél :
Approuvé le : 2024-06-04