

A circular inset image showing a sidewalk lined with trees and a building with a metal staircase. The scene is bright and sunny, with green foliage and a clear sky. The building has a classic architectural style with a prominent metal staircase leading up to it.

Chapitre 2

La stratégie montréalaise



Table des matières

Chapitre 2

2.	La stratégie montréalaise	7
Orientation 1	Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité	10
Objectif 1.1	Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons.....	12
Objectif 1.2	Aménager un réseau cyclable complet et inclusif à l'horizon 2050	20
Objectif 1.3	Soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toutes saisons, pour l'ensemble de la population	24
Objectif 1.4	Promouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population	25
Objectif 1.5	Concourir à l'amélioration de la performance des réseaux et de l'expérience de déplacement en transport collectif	30
Objectif 1.6	Soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant	34
Orientation 2	Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices.....	44
Objectif 2.1	Orienter l'intensification urbaine selon l'accès au transport collectif structurant	52
Objectif 2.2	Favoriser une intensification urbaine adaptée au contexte en consolidant les ressources du quotidien	53



Objectif 2.3	Accompagner l'intensification urbaine d'une amélioration de la qualité du cadre de vie au bénéfice de l'ensemble de la communauté.....59	Orientation 5	Repartager équitablement l'espace de la rue..... 100
Orientation 3	Bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation.....63	Objectif 5.1	Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile 103
Objectif 3.1	Accroître l'offre de logements et sa diversité67	Objectif 5.2	Faire plus de place à la mobilité active, collective et partagée 106
Objectif 3.2	Accroître le patrimoine collectif de logements à l'abri de la spéculation68	Objectif 5.3	Accroître l'espace réservé aux infrastructures vertes drainantes, à la canopée et au verdissement 109
Objectif 3.3	Assurer l'abordabilité et la rénovation du parc de logements locatifs et offrir des conditions de logement décentes.....69	Objectif 5.4	Renforcer l'aménagement d'espaces réservés à la tenue d'activités collectives 112
Objectif 3.4	Renforcer le niveau de qualité de l'habitat, de l'immeuble au milieu de vie70	Orientation 6	Renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collective comme soutien à l'équité et à la vie de quartier 120
Orientation 4	Dynamiser les espaces à vocation économique et commerciale par une organisation stratégique et écoresponsable du territoire.....73	Objectif 6.1	Augmenter l'offre de lieux de la vie collective en fonction des vulnérabilités locales et des besoins 124
Objectif 4.1	Accroître l'offre immobilière et la diversité d'activités à vocation économique dans les secteurs à caractère industriel77	Objectif 6.2	Renforcer la résilience et le contact avec la nature dans les lieux de la vie collective 129
Objectif 4.2	Améliorer l'accessibilité, l'attrait et l'intégration urbaine des secteurs à caractère industriel86	Objectif 6.3	Assurer la qualité et la flexibilité des lieux de la vie collective 133
Objectif 4.3	Renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité88	Objectif 6.4	Renforcer la vocation des lieux de la vie collective comme des espaces inclusifs d'appropriation citoyenne 135
Objectif 4.4	Repenser le modèle d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques ciblés pour accroître leur attrait et la qualité de leur intégration urbaine92	Orientation 7	Valoriser le patrimoine et les paysages qui participent au caractère pluriel de l'identité montréalaise..... 140
Objectif 4.5	Optimiser l'occupation des espaces de bureau et les conditions d'accueil d'activités culturelles et de services à haute valeur ajoutée96	Objectif 7.1	Mettre en valeur les territoires et les paysages emblématiques montréalais 144
		Objectif 7.2	Soutenir l'émergence et la mise en valeur des paysages locaux et des secteurs patrimoniaux 152
		Objectif 7.3	Pérenniser les immeubles patrimoniaux, particulièrement les ensembles et les lieux de culte patrimoniaux 154



Objectif 7.4	Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique.....	158	Objectif 10.4	Favoriser une logistique urbaine décarbonée, efficace et adaptée au contexte	201
Orientation 8	Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine	162	Objectif 10.5	Minimiser l'effet de barrière créé par les grandes infrastructures de transport existantes et favoriser la santé et le bien-être des populations riveraines.....	208
Objectif 8.1	Contribuer de manière importante à l'atteinte de la cible de 10 % du territoire terrestre protégé de l'agglomération de Montréal.....	165	Objectif 10.6	Veiller à l'intégration harmonieuse des infrastructures de transport lors des projets majeurs d'ajout, de remplacement et de réfection	210
Objectif 8.2	Restaurer et favoriser la connectivité écologique des milieux naturels terrestres et des rives.....	168			
Objectif 8.3	Rehausser la biodiversité urbaine et améliorer la résilience des milieux urbanisés.....	169			
Orientation 9	Améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains et des infrastructures d'utilité publique	173			
Objectif 9.1	Accélérer la décarbonation des bâtiments.....	177			
Objectif 9.2	Augmenter la résilience aux aléas climatiques des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique.....	180			
Objectif 9.3	Minimiser l'impact environnemental de la construction, la rénovation, la déconstruction, l'occupation et la gestion des bâtiments et des terrains.....	189			
Orientation 10	Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique.....	192			
Objectif 10.1	Réduire l'emprise au sol des stationnements pour agir sur la motorisation.....	194			
Objectif 10.2	Accroître la disponibilité des services de mobilité partagée alternatifs à la possession automobile.....	196			
Objectif 10.3	Favoriser une mobilité décarbonée dans tous les milieux.....	199			



Liste des cartes

Carte 2-1	Réseau à priorité piétonne et secteurs de besoin13	Carte 2-20	Accès aux équipements collectifs et équité territoriale dans les milieux de vie 127
Carte 2-2	Portrait de la marchabilité et de la tortuosité des déplacements piétons14	Carte 2-21	Accès aux parcs et équité territoriale dans les milieux de vie..... 128
Carte 2-3	Secteurs d'intervention prioritaires pour le renforcement de l'équité territoriale en transport collectif28	Carte 2-22	Patrimoine bâti et paysager 143
Cartes 2-4	Composantes principales de l'équité territoriale en transport collectif29	Carte 2-23	Corridors visuels exceptionnels 145
Carte 2-5	Développement projeté du réseau de voies réservées et des corridors de mobilité durable33	Carte 2-24	Corridors visuels intéressants 147
Carte 2-6	Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard des besoins actuels37	Carte 2-25	Paysage insulaire 151
Cartes 2-7	Portraits et opportunités actuelles du territoire pour le développement du réseau de transport collectif structurant38	Carte 2-26	Patrimoine archéologique 159
Carte 2-8	Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard de l'évolution future du territoire39	Carte 2-27	Vulnérabilité aux vagues de chaleur 182
Cartes 2-9	Portraits et opportunités futures du territoire orientant le développement du réseau de transport collectif40	Carte 2-28	Vulnérabilité aux pluies abondantes 183
Carte 2-10	Niveaux d'intensification urbaine48	Carte 2-29	Cuvettes de rétention d'eau de ruissellement..... 184
Carte 2-11	Seuils minimaux moyens de densité nette49	Carte 2-30	Potentiel d'implantation des pôles de mobilité 198
Carte 2-12	Secteurs à caractère industriel, secteurs d'activités diversifiées et secteurs économiques prioritaires80	Carte 2-31	Réseaux de transport de marchandises 204
Carte 2-13	Secteurs à caractère industriel selon la taille des bassins de main-d'œuvre montréalaise pouvant y accéder en 45 minutes ou moins en transport collectif à des heures atypiques (5 h AM, 13 h PM)87	Carte 2-32	Grandes infrastructures de transport 209
Carte 2-14	Structure commerciale90		
Carte 2-15	Secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied.....91		
Carte 2-16	Grands ensembles commerciaux péricentriques présentant un potentiel de redéveloppement93		
Carte 2-17	Occupation du sol par le bureau et secteur d'intervention prioritaire du centre-ville.....97		
Carte 2-18	Priorisation de la plantation d'arbres.....111		
Carte 2-19	Réseau des corridors verts projetés126		



Liste des figures

Figure 2-1	Diversité des profils des usagères et des usagers du réseau piétonnier	15	Figure 2-22	Exemple d'aménagement de rues situées aux abords d'une école qui jouent un rôle de deuxième peau	115
Figure 2-2	Exemples de mesures favorisant une marchabilité de qualité sur une artère réservée au transport collectif structurant	18	Figure 2-23	Exemple de ruelle d'aujourd'hui	116
Figure 2-3	Exemples de mesures favorisant une marchabilité de qualité sur une rue commerciale partagée	19	Figure 2-24	Exemple de ruelle de demain	117
Figure 2-4	Diversité des profils des usagères et des usagers du réseau cyclable	23	Figure 2-25	Types de lieux de la vie collective et diversité de leurs fonctions	121
Figure 2-5	Approche de l'intensification urbaine dans les affectations du sol « Résidentielle » et « Mixte »	46	Figure 2-26	Exemple de secteur ne présentant pas d'espace public résilient	131
Figure 2-6	Formes de la densité	54	Figure 2-27	Exemple de secteur présentant un espace public résilient et des infrastructures vertes	132
Figure 2-7	Potentiels d'évolution de la forme urbaine et cobénéfices associés dans les secteurs d'intensification élevée	56	Figure 2-28	Corridor visuel exceptionnel (axonométrie)	146
Figure 2-8	Potentiels d'évolution de la forme urbaine et cobénéfices associés dans les secteurs d'intensification intermédiaire	57	Figure 2-29	Corridor visuel exceptionnel (élévation)	146
Figure 2-9	Potentiels d'évolution de la forme urbaine et cobénéfices associés dans les secteurs d'intensification douce	58	Figure 2-30	Corridor visuel intéressant (axonométrie)	148
Figure 2-10	Bénéfices collectifs de l'intensification urbaine dans les secteurs à caractère industriel	75	Figure 2-31	Corridor visuel intéressant (élévation)	148
Figure 2-11	Modèles d'économie linéaire et d'économie circulaire	79	Figure 2-32	Préservation de la visibilité et de la prédominance d'un repère emblématique (axonométrie)	149
Figure 2-12	Exemple de secteur industriel conventionnel d'aujourd'hui	81	Figure 2-33	Préservation de la visibilité et de la prédominance d'un repère emblématique (élévation)	150
Figure 2-13	Exemple de secteur industriel de demain	82	Figure 2-34	Effet rebond en rénovation énergétique	175
Figure 2-14	Exemple d'intégration d'un commerce de grande surface dans un secteur mixte	95	Figure 2-35	Part des bâtiments dans le bilan des émissions de GES	178
Figure 2-15	Grandes fonctions des rues	101	Figure 2-36	Sources d'émissions de GES associées au bâtiment	178
Figure 2-16	Partage de l'espace de la rue entre les différents modes de déplacement	103	Figure 2-37	Exemple de fonctionnement d'un réseau thermique urbain	179
Figure 2-17	Exemple d'artère commerciale d'aujourd'hui	104	Figure 2-38	Exemples de mesures de verdissement (multilogements)	186
Figure 2-18	Exemple d'artère commerciale de demain	105	Figure 2-39	Exemples de mesures de verdissement (duplex et triplex)	187
Figure 2-19	Exemple de rue locale d'aujourd'hui	107	Figure 2-40	Exemples de mesures de verdissement (maisons unifamiliales isolées)	188
Figure 2-20	Exemple de rue locale de demain	108	Figure 2-41	Exemples de composantes d'une aire de stationnement durable	195
Figure 2-21	Exemple d'aménagement de rues situées aux abords d'une école qui ne jouent pas un rôle de deuxième peau	114	Figure 2-42	Exemples de composantes d'un pôle de mobilité	197
			Figure 2-43	Gradation des espaces de logistiques et de la mobilité des marchandises en fonction des différents types de milieux de vie	202
			Figure 2-44	Modèle de livraison urbaine d'aujourd'hui	205
			Figure 2-45	Modèle de livraison urbaine de demain	205



Figure 2-46 Exemple d'adaptation de la logistique urbaine sur une rue commerciale.....206

Figure 2-47 Exemple d'adaptation de la logistique urbaine dans un secteur mixte.....207

Liste des tableaux

Tableau 2-1 Continuum de l'abordabilité du logement..... 65



2. La stratégie montréalaise

Le chapitre 2 forme le cœur du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). La stratégie montréalaise regroupe toutes les orientations de portée générale applicables à l'ensemble du territoire. Elle aborde de façon transversale les composantes de l'urbanisme et de la mobilité.

Les 10 orientations du chapitre 2 constituent les grandes lignes directrices d'aménagement du territoire et de la mobilité portées par le PUM. Chacune des orientations est associée à des objectifs, des exemples de mesures et des cibles qui s'y rapportent. Les intentions particulières à certains secteurs stratégiques sont définies au chapitre 3 (territoires emblématiques) et au chapitre 4 (secteurs d'opportunité). La stratégie de mise en œuvre du PUM, incluant le détail de l'ensemble des mesures à mettre en place ainsi que le processus de suivi et de reddition de compte, est précisée au chapitre 7. Ce cadre de référence vise à assurer que toutes les actions menées sur le territoire participent à un but commun : réussir la transition écologique équitable et parvenir à la carboneutralité d'ici 2050.

Avec ses orientations, Montréal affirme la nécessité première d'accélérer le développement et la consolidation des réseaux actifs et collectifs sur son territoire (orientation 1). Pour soutenir le changement d'habitudes de déplacement, il est primordial d'accompagner le développement du réseau d'une intensification de l'occupation du territoire modulée en fonction de la qualité et de l'efficacité de la desserte actuelle et projetée (orientation 2).

Pour faire de Montréal une métropole reconnue pour sa qualité de vie et ses quartiers, il est nécessaire de réaffirmer son positionnement en faveur d'une priorisation des interventions en matière de maintien et de création de logements abordables en se dotant de cibles ambitieuses d'ici 2050 (orientation 3). La planification stratégique et écoresponsable du territoire repose également sur une consolidation et un soutien à la vitalité des espaces à vocation économique (orientation 4).

La qualité et l'équité des milieux de vie passent par un repartage de l'espace de la rue. La libération de l'espace consacré majoritairement à l'automobile individuelle doit permettre de réintroduire des aménagements offrant des bénéfices collectifs (orientation 5). Cette approche de bénéfices collectifs va de pair avec un renforcement de l'offre et de l'accès des lieux de la vie collective que sont les espaces publics et les équipements collectifs. Chaque intervention urbaine doit être l'occasion de mettre de l'avant l'humain dans toute sa diversité en priorisant les territoires cumulant des vulnérabilités (orientation 6).

L'identité montréalaise, qui présente un caractère pluriel, s'incarne dans la richesse de son patrimoine et de ses paysages. Ancrages des différentes époques qui ont marqué le développement du territoire et créateurs de sens dans nos modes contemporains d'habiter la ville, ceux-ci doivent faire l'objet d'une attention particulière afin d'être conservés et mis en valeur (orientation 7). Montréal est aussi une île de nature et celle-ci doit être préservée et renforcée, notamment pour améliorer notre résilience aux aléas climatiques (orientation 8). Enfin, pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050, la Ville doit réduire son empreinte carbone en intervenant sur les deux domaines qui génèrent le plus d'émissions de gaz à effet de serre. Elle doit réduire l'empreinte carbone des bâtiments, des terrains et des infrastructures (orientation 9). Parallèlement, elle doit réduire celle liée à la mobilité motorisée et réduire les effets négatifs des grandes infrastructures de transport en milieu urbain (orientation 10).



La somme de ces orientations met de l'avant une organisation stratégique des différentes fonctions sur le territoire. Elle vise une occupation optimale et harmonieuse de l'espace en favorisant une saine cohabitation des usages et une préservation des milieux les plus sensibles (chapitre 5 – les affectations du sol). La traduction de ces orientations et objectifs dans la réglementation d'urbanisme est détaillée au document complémentaire (chapitre 6). Celui-ci favorise la cohérence et l'harmonisation des contenus des règlements d'urbanisme sur l'ensemble du territoire de la Ville.

Ce programme est ambitieux et Montréal est consciente des défis à relever. Ceux-ci sont toutefois à la mesure de l'urgence climatique et des défis sociaux auxquels la Ville devra répondre au cours des prochaines décennies et pour lesquels l'ensemble de la population montréalaise sera appelé à contribuer.

Pour s'assurer d'une mise en œuvre du PUM efficace et cohérente, Montréal propose aux 19 arrondissements de développer des Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM). Les PLUM sont des plans d'action qui ont pour objectif d'énoncer comment les arrondissements planifient leur contribution à la mise en œuvre du PUM en tenant compte des particularités de leurs contextes territoriaux, puis d'identifier leurs priorités locales parmi les objectifs et les mesures présentés dans le PUM. En définissant les actions structurantes en urbanisme et en mobilité à mettre en place dans un horizon de cinq ans, les PLUM des arrondissements seront les piliers de la mise en œuvre du PUM. Pour plus d'information, la stratégie de déploiement des PLUM est précisée au chapitre 7.

Orientations

- **Orientation 1 – Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité**
- **Orientation 2 – Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices**
- **Orientation 3 – Bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation**
- **Orientation 4 – Dynamiser les espaces à vocation économique et commerciale par une organisation stratégique et écoresponsable du territoire**
- **Orientation 5 – Repartager équitablement l'espace de la rue**
- **Orientation 6 – Renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collective comme soutien à l'équité et à la vie de quartier**
- **Orientation 7 – Valoriser le patrimoine et les paysages qui participent au caractère pluriel de l'identité montréalaise**
- **Orientation 8 – Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine**
- **Orientation 9 – Améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains et des infrastructures d'utilité publique**
- **Orientation 10 – Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique**



Photo 2-1 Axe 1 du Réseau express vélo (REV) – Arrondissement du Plateau-Mont-Royal



Orientation 1

Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité

La transition écologique vers la carboneutralité passe par une mobilité décarbonée priorisant la marche, le vélo et le transport collectif. La mutualisation des équipements et l'utilisation de modes de transport partagés constituent des éléments complémentaires pour la réussite de cette transition. Dorénavant, il faut se déplacer autrement. Les efforts pour y parvenir doivent être à la hauteur de l'urgence climatique dont les signaux se multiplient.

Pour inciter un plus grand nombre de Montréalaises et de Montréalais à réduire leur utilisation de la voiture, il est nécessaire de rehausser considérablement l'offre, la qualité et l'accessibilité des services et des infrastructures, de même que les investissements, afin de les pérenniser et de poursuivre leur déploiement. Que ce soit pour sécuriser les cheminements piétonniers ou améliorer l'accessibilité par l'ajout d'aménagements cyclables et de nouveaux services de transport collectif, les

défis qui s'annoncent imposent une constance dans les efforts de planification, une collaboration étroite des différents partenaires impliqués ainsi qu'une volonté collective de réaliser les projets.

La collectivité montréalaise dispose d'importants réseaux de transports collectifs et actifs, mais ceux-ci sont appelés à croître de manière importante dans les prochaines années. Une gouvernance renouvelée et partagée, basée sur le principe d'une participation directe et active de la Ville dès le début des processus de planification des grands projets de mobilité, permettrait d'améliorer grandement les chances de succès.

Les objectifs pour Montréal sont ambitieux. Ils s'appuient sur des cibles formulées précédemment par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec. Ce dernier, avec le concours du gouvernement fédéral, doit contribuer considérablement aux efforts financiers visant à permettre à la Ville d'accélérer sa transition vers une mobilité plus durable pour l'avenir, particulièrement en matière de transport collectif.



La mobilité doit s'organiser de manière à favoriser l'équité sociale, économique et territoriale pour que tous les Montréalais et les Montréalaises aient un accès suffisant aux ressources du quotidien, peu importe leur quartier de résidence, le moment de la journée, leur statut socioéconomique ou leurs capacités individuelles. La Ville vise à offrir de meilleures perspectives de mobilité en collaborant avec les opérateurs de transport collectif et les autres acteurs afin d'améliorer les services dans les quartiers où l'accessibilité aux réseaux est plus limitée tout en limitant les effets sur la gentrification à l'aide de stratégies appropriées. Les efforts consacrés à l'accessibilité universelle des réseaux et aux cheminements piétonniers sans obstacles doivent s'accélérer dans un contexte marqué par le vieillissement de la population.

Objectifs

- **Objectif 1.1 – Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons**
- **Objectif 1.2 – Aménager un réseau cyclable complet et inclusif à l'horizon 2050**
- **Objectif 1.3 – Soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toutes saisons, pour l'ensemble de la population**
- **Objectif 1.4 – Promouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population**
- **Objectif 1.5 – Concourir à l'amélioration de la performance des réseaux et de l'expérience de déplacement en transport collectif**
- **Objectif 1.6 – Soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant**



Objectif 1.1

Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons

- **en adoptant pour tous les projets les principes d'aménagements inclusifs, sécuritaires et conviviaux;**
- **en intégrant, dès le départ et à toutes les étapes d'un projet, l'utilisation de l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) comme outil de lutte contre les discriminations;**
- **en intervenant dans les secteurs en déficit d'infrastructures de qualité;**
- **en priorisant l'amélioration des aménagements dans les typologies d'intersections accidentogènes et ceux concentrant des usagers et usagers vulnérables;**
- **en améliorant les cheminements dans les zones présentant des coupures dans la trame urbaine;**
- **en améliorant l'accès aux cœurs de quartiers, aux points d'accès du réseau de transport collectif et aux grands générateurs de déplacements;**
- **en favorisant la piétonnisation des rues dans les zones à fort achalandage de déplacements et des aménagements répondant aux multiples fonctions du réseau piétonnier.**

Montréal est depuis longtemps un chef de file dans l'implantation de stratégies pour les espaces piétons temporaires, évolutifs et, plus récemment, sanitaires. La Ville a de nouveau fait preuve de sa capacité d'adaptation pendant la pandémie de COVID-19. Toutefois, la pérennisation de ces pratiques demeure un défi. Bien que la ville se distingue par un réseau piétonnier vaste en termes de superficie, celui-ci doit être davantage amélioré et pérennisé. Afin de déployer la ville des courtes distances, le réseau et les aménagements piétonniers doivent être de qualité. Pour ce faire, Montréal définit un indice de marchabilité de qualité pour ses aménagements. Cette qualité repose sur un haut niveau de confort, une densité élevée de trottoirs, une connectivité optimale, ainsi qu'un environnement de déambulation agréable et sécuritaire pour tous et toutes. Elle vise à améliorer le sentiment de bien-être, l'intermodalité et l'accessibilité universelle. Les stratégies seront déployées de manière à évaluer et cibler les secteurs en déficit et prioritaires. De plus, certains secteurs à fort achalandage seront bonifiés via des zones, des rues et des traverses à priorité piétonne. Enfin, Montréal souhaite poursuivre son soutien à l'expérimentation d'approches inclusives par des programmes particuliers pour les personnes les plus vulnérables.



Réseau à priorité piétonne et secteurs de besoin



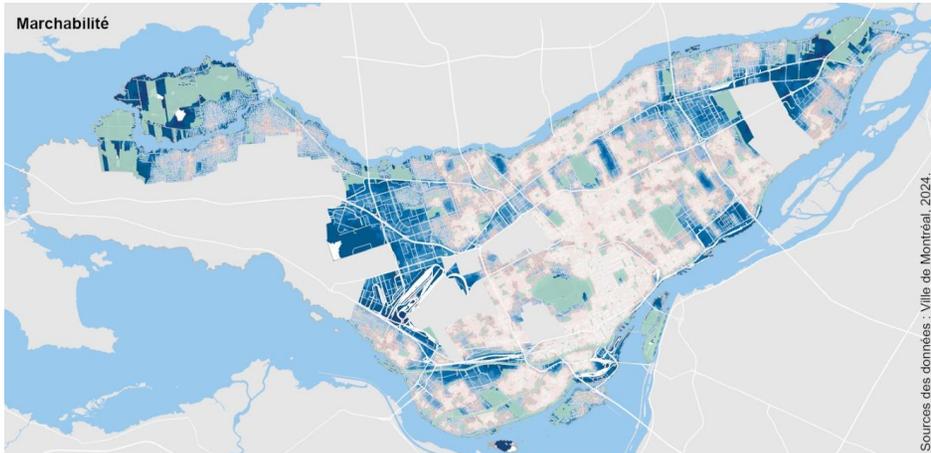
Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note: La qualité de l'infrastructure piétonne et de l'environnement de la marche varie énormément sur le territoire montréalais. Dans une perspective d'environnement équitable qui favorise le confort de la déambulation piétonne, la Ville identifie des secteurs de besoin qui demandent une attention particulière. À la suite des analyses de tortuosité, la Ville identifie des zones à décloisonner, notamment pour améliorer l'accès au transport collectif structurant, via les traverses à priorité piétonne. Des rues à priorité piétonne vont pouvoir se déployer à partir de la zone à priorité piétonne du Vieux-Montréal, puis se poursuivre à travers de grands itinéraires piétons pour rejoindre les grands parcs historiques de la métropole, les pôles économiques centraux ainsi que les pôles commerciaux, touristiques et culturels.

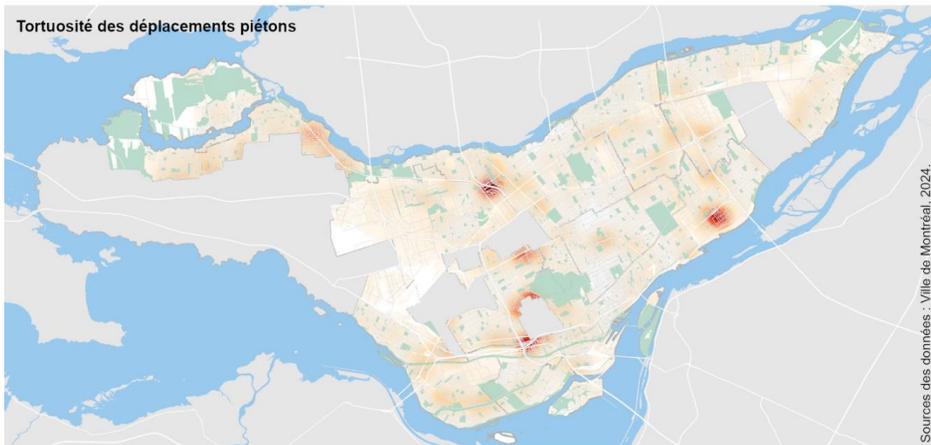
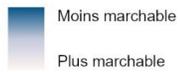




Portrait de la marchabilité et de la tortuosité des déplacements piétons



Indice de marchabilité



Indice de tortuosité



Note : La marchabilité réfère à la capacité du territoire à faciliter les déplacements utilitaires à pied. Basé sur l'indicateur Pedestrian index of the environment (PIE) et adapté pour le contexte montréalais, ceci comprend un ensemble de variables, telles que la sécurité, le confort, la taille des îlots, la surface de trottoirs, la densité de population, la présence de commerces et l'accès au transport collectif.

Note : Cet indicateur permet de démontrer l'impact des obstacles ou des coupures urbaines, comme les autoroutes et les chemins de fer, sur l'accessibilité à pied des stations de transport collectif. La tortuosité des déplacements est définie comme étant le rapport entre la distance réelle parcourue par un piéton entre deux points (trajet réel) et la distance à vol d'oiseau entre ces deux mêmes points (ligne droite).

Vision zéro

Montréal a adopté l'approche Vision Zéro qui repose sur l'objectif de n'avoir plus aucun décès ni blessé grave sur son réseau routier d'ici 2040.

L'approche Vision Zéro en sécurité routière a été développée en Suède dans les années 1990 et s'est depuis imposée comme un modèle pour plusieurs pays et villes à travers le monde. Alors que l'approche traditionnelle mise sur l'adoption de comportements sécuritaires par les usagères et usagers de la route, l'approche Vision Zéro prend en compte la faillibilité humaine et sa vulnérabilité et mise sur l'adaptation et le perfectionnement du système routier. Il s'agit d'une approche d'ensemble qui vise une réduction globale du niveau d'exposition aux risques afin de réduire la gravité des collisions, prévenir les blessés graves et les décès. En plus des interventions à mener sur la conception et l'aménagement du système routier, l'approche favorise une diminution du nombre total de kilomètres parcourus par automobile en faveur des modes actifs et collectifs.

À Montréal, ce sont les piétons qui sont le plus à risque de décès ou de blessures graves sur le réseau routier. Ils sont donc au cœur des efforts déployés en matière de sécurité routière.



Figure 2-1 Diversité des profils des usagères et des usagers du réseau piétonnier

Montréal reconnaît le fait qu'une diversité de personnes utilisent le réseau piétonnier et s'engage, à travers ses interventions, à créer un réseau inclusif.

Source : Ville de Montréal. (Juin 2021). *Projet de Ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité*

Principes pour la qualité du réseau piéton

La qualité du réseau piéton repose sur des principes d'aménagement à échelle humaine qui tiennent compte de l'ensemble des usagères et des usagers, quelles que soient leurs capacités ou leurs limitations fonctionnelles.

L'utilisation du réseau piéton ne se résume pas uniquement à des déplacements fonctionnels d'un point de départ à une destination, il offre également des opportunités de socialisation, de détente, de récréation et de mise en forme. Chaque piéton, incluant ceux à mobilité réduite, doit donc pouvoir bénéficier d'un aménagement inclusif, sécuritaire et convivial. Un enfant, un adulte, une personne âgée ou une personne vivant avec des limitations fonctionnelles n'auront pas la même utilisation ni la même perception de l'espace, il est donc important que chacun y trouve les repères et les aménagements nécessaires à des déplacements sécuritaires et agréables.

Le piéton aura tendance à privilégier le chemin le plus direct, le plus fréquenté, le plus accessible, le plus animé et convivial, ainsi que celui lui offrant un sentiment de sécurité. Il optera également pour un parcours lui offrant un meilleur confort climatique ou le mieux déneigé.

La qualité du réseau piéton repose donc sur la capacité de celui-ci à répondre aux besoins divers et évolutifs en étant :

- **Inclusif** : accessible universellement et respectant les déplacements les plus lents et répondant aux besoins particuliers en termes d'espace de manœuvre, de dénivèlement, de visibilité, d'espaces refuges et de pauses.
- **Sécuritaire** : garantissant à la fois une sécurité objective et procurant un sentiment de sécurité lors des déplacements.
- **Convivial** : améliorant l'expérience des usagères et des usagers, offrant une bonne connectivité, des trottoirs larges et en nombre suffisant, privilégiant les parcours directs, avec un confort accru (surface suffisante et de qualité, confort thermique) et une facilité d'utilisation.



Photo 2-2 Saillies de trottoir pour apaiser la circulation devant une école – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Photo 2-3 Piétonnisation temporaire de la rue Wellington – Arrondissement de Verdun



Plus qu'une piétonnisation : les zones, les rues et les traverses à priorité piétonne pour une expérience de qualité en toutes saisons

Une zone à priorité piétonne (ZPP) est un secteur de la ville où la priorité piétonne est affirmée pour assurer la sécurité et le confort, tant dans les déambulations que dans les lieux de rencontre, et ce, en toutes saisons. Par son envergure et la priorité qu'elle accorde à la marche, une ZPP constitue un premier jalon vers une zone à faibles émissions ou une zone zéro émission (ZFE et ZZE). Elle limite la circulation véhiculaire ou la permet à certaines conditions dans un souci de limiter les quantités de polluants atmosphériques générés par les déplacements motorisés.

Les rues à priorité piétonne sont des axes particuliers du réseau piétonnier qui ont un fort achalandage piéton (par exemple un axe menant à un accès du métro, ou une rue commerciale) où l'expérience de la marche prime sur les autres fonctions de la rue. En plus des caractéristiques de confort et de sécurité visés dans tous les aménagements, les rues à priorité piétonne peuvent accommoder des vitesses et des débits piétonniers variés et divers modes de déplacements. Elles permettent de prendre des pauses, de découvrir le paysage urbain et de rejoindre différentes destinations d'intérêt. Pour ce faire, plusieurs stratégies peuvent être déployées, comme des trottoirs élargis, des rues partagées et même la piétonnisation totale de certains tronçons. Cela permet une continuité de la marchabilité, y compris les traverses, les revêtements ainsi que les zones de refuge et de repos. Le déploiement des rues à priorité piétonne débute à partir de la zone à priorité piétonne du centre-ville et du Vieux-Montréal, puis se poursuit à travers de grands itinéraires piétons pour rejoindre les grands parcs historiques de la métropole, les pôles économiques centraux ainsi que les pôles commerciaux, touristiques et culturels. Les rues à priorité piétonne ciblées du réseau piéton peuvent être étendues pour relier d'autres cœurs de quartier, des zones commerciales ou des équipements collectifs.

Les traverses à priorité piétonne sont des liens stratégiques aménagés pour assurer le confort, la sécurité et l'efficacité des déplacements à pied dans des contextes nécessitant des interventions particulières, comme le franchissement de barrières anthropiques ou la cohabitation d'usagers vulnérables dans des environnements présentant d'importants débits véhiculaires.



Photo 2-4 Rue Sainte-Catherine Ouest, une rue à priorité piétonne – Arrondissement de Ville-Marie

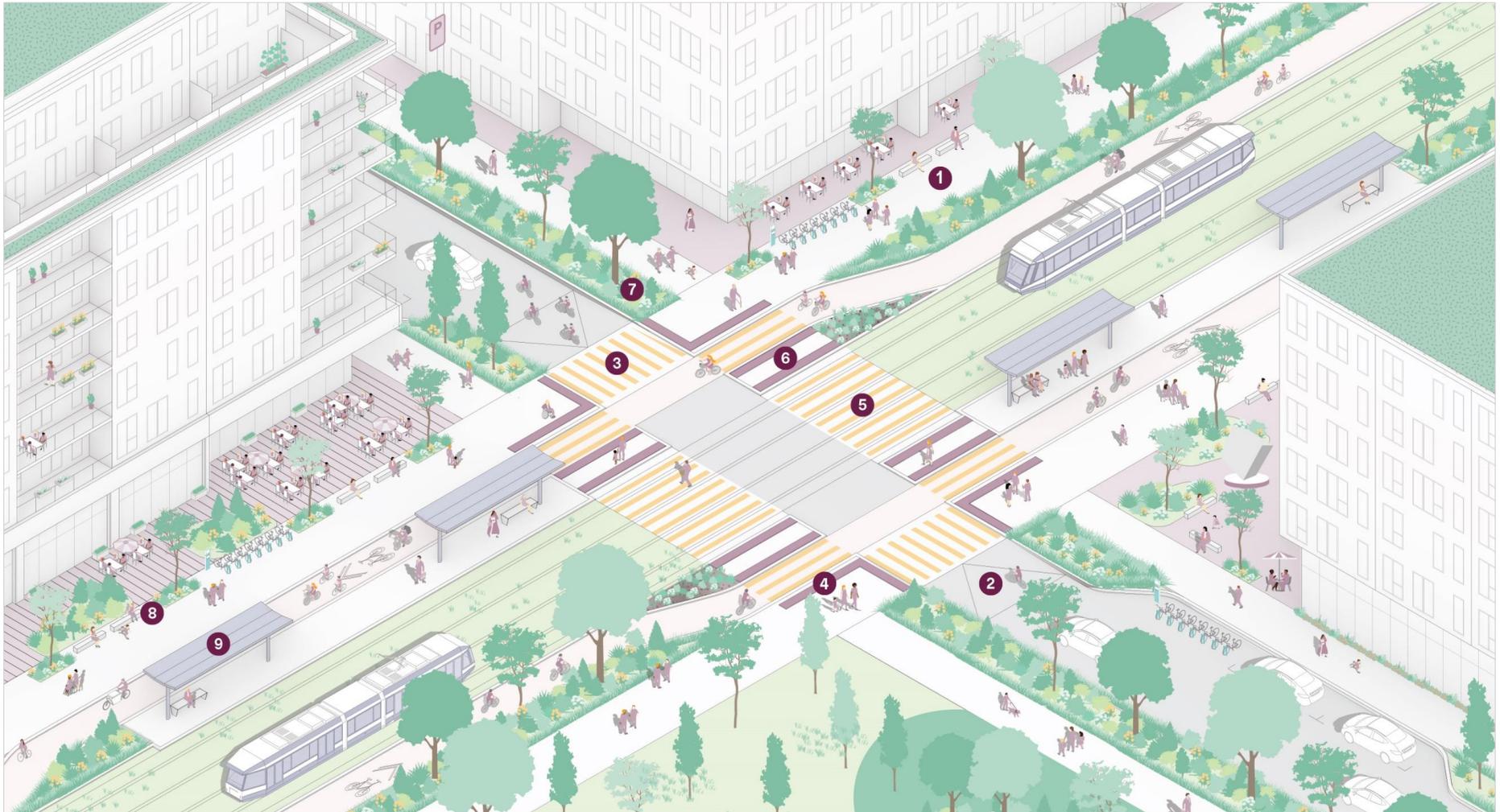


Figure 2-2 Exemples de mesures favorisant une marchabilité de qualité sur une artère réservée au transport collectif structurant

Les artères réservées au transport collectif structurant priorisent la mobilité collective et active. Leur aménagement assure la sécurité et le confort des usagères et usagers les plus vulnérables, dont les personnes avec des limitations fonctionnelles et ayant une déficience visuelle.

1. Larges trottoirs libres d'obstacles
2. Surélévation de l'artère réservée au transport collectif structurant par rapport à la rue conventionnelle transversale pour apaiser la circulation
3. Trottoirs traversants
4. Surfaces podotactiles
5. Alignement du passage piéton dans l'axe des trottoirs
6. Îlots refuges au centre de la traversée pour faciliter la cohabitation des piétonnes, des piétons et des cyclistes
7. Canopée et verdissement abondants qui offrent des zones d'ombre et de fraîcheur
8. Espaces pour s'asseoir (assises publiques)
9. Abris couverts aux stations de tramway



Figure 2-3 Exemples de mesures favorisant une marchabilité de qualité sur une rue commerciale partagée

La rue partagée est une voie publique où l'ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique et où les règles de circulation diffèrent d'une rue conventionnelle. Ses aménagements priorisent le confort et la sécurité des piétonnes et des piétons, dont notamment les personnes ayant des limitations fonctionnelles et une déficience visuelle.

1. Aménagement d'une zone partagée* étroite et à sens unique pour réduire la circulation véhiculaire de transit et favoriser une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement
2. Revêtement distinctif de la rue qui indique aux usagères et usagers que des règles de circulation particulières s'appliquent
3. Aménagement de la rue sur un seul plan continu
4. Aménagement de larges corridors* libres d'obstacles réservés exclusivement à l'usage des piétonnes et des piétons
5. Présence de surfaces podotactiles
6. Alignement des passages piétonniers dans l'axe des trottoirs
7. Utilisation de bollards qui facilitent le repérage de l'intersection et renforcent la protection des piétonnes et des piétons
8. Présence d'espaces pour s'asseoir (assises publiques)
9. Canopée et verdissement abondants qui offrent des zones d'ombre et de fraîcheur
10. Surélévation de la rue commerciale partagée par rapport à la rue conventionnelle transversale pour apaiser la circulation
11. Présence de saillies de trottoir sur la rue conventionnelle transversale pour favoriser la réduction de la vitesse et le débit de circulation des véhicules et pour permettre aux usagères et usagers de mieux se voir
12. Aménagement des cases de stationnement, des stations de taxis et des zones de livraison à l'extérieur de la rue partagée pour réduire les risques d'accidents

* La rue partagée est composée de deux parties : 1) **les corridors piétons partagés** : corridors libres d'obstacles, de part et d'autre de la rue, réservés exclusivement à l'usage des piétones et des piétons; 2) **la zone partagée** : une zone partagée par les piétones et piétons, les cyclistes et les automobilistes.



Objectif 1.2

Aménager un réseau cyclable complet et inclusif à l'horizon 2050

- en adoptant pour tous les projets les principes d'aménagement inclusif;
- en accélérant les projets structurants d'aménagement du réseau cyclable supérieur;
- en complétant le réseau cyclable secondaire et local dans les quartiers pour améliorer l'accès aux ressources du quotidien;
- en saisissant toutes les opportunités de réaménagement pour mettre à niveau le réseau cyclable existant.

Montréal reconnaît le vélo comme un mode de transport à part entière et la place qui lui est accordée dans la ville est croissante, notamment dans les arrondissements centraux. Cependant, plusieurs secteurs ne sont pas encore desservis par un réseau cyclable structurant, sécuritaire, confortable et accessible à tous et à toutes. À terme, la Ville entend développer à toutes les échelles un réseau de qualité sur l'ensemble du territoire, notamment pour le réseau de plus haut niveau tel qu'illustré dans la Carte 1-4 – Vision 2050 des réseaux de transport actif (chapitre 1). La révision de la planification du réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal qui est en cours devra intégrer les orientations inscrites dans le PUM pour la portion montréalaise du territoire de l'agglomération. Cette planification devra concourir au développement d'un réseau complet et maillé et à la mise à niveau du réseau existant. Les secteurs concentrant des générateurs de déplacement ainsi que les secteurs moins bien desservis seront prioritairement reliés au réseau cyclable. L'accès à vélo aux destinations quotidiennes, notamment les stations du réseau de transport collectif structurant, les parcs et espaces verts, les écoles, les commerces, les équipements collectifs et les lieux d'emplois, sera amélioré afin de compléter le réseau cyclable dans tous les quartiers.

De plus en plus, il est reconnu que tous les types d'aménagements cyclables ne conviennent pas à tous les types de cyclistes. Le réseau express vélo (REV) est une composante importante du réseau cyclable supérieur qui marque un changement d'approche pour favoriser l'implantation d'aménagements cyclables structurants, sécuritaires, confortables et accessibles. Dans une perspective d'équité et d'inclusion, il importe d'accélérer la réalisation d'aménagements cyclables qui permettent à toute personne, peu importe ses capacités, son âge ou son genre, par exemple, d'utiliser le vélo comme mode de transport. Montréal s'engage ainsi à accélérer ses interventions pour que d'ici 2050, quiconque souhaite se déplacer à vélo puisse le faire.

Principes d'aménagement cyclable inclusif

Pour sa vision d'un réseau cyclable inclusif, Montréal retient les meilleures pratiques en la matière et adhère au principe des 5A, *Always Available for All Ages and Abilities*.

Suivant ce principe, le réseau cyclable doit être accessible à tous et à toutes, en tout temps, et partout sur le territoire afin que toute personne qui désire se déplacer à vélo puisse le faire, peu importe son âge, ses habiletés, son statut socioéconomique ou le lieu où elle se trouve, de jour comme de nuit, l'été comme l'hiver. Montréal reconnaît également les disparités de genre dans l'expérience du vélo et les enjeux particuliers pouvant être vécus par les femmes.

Pour atteindre cette vision, le réseau cyclable montréalais doit miser sur :

- **la sécurité** – la présence d'aménagements cyclables avec un niveau de protection adéquat, adapté au contexte, par exemple, la séparation systématique des cyclistes et des véhicules là où les débits et le différentiel de vitesse sont élevés. Des aménagements sécuritaires et un éclairage adéquat amènent généralement davantage de cyclistes sur les voies cyclables, ce qui contribue aussi à améliorer la sécurité (effet de masse critique);
- **le confort** – pour éviter que le sentiment d'insécurité freine l'usage du vélo, il est essentiel que le niveau de confort soit optimal pour les cyclistes, même les personnes les plus craintives (enfants, personnes âgées, etc.) doivent se sentir confortables lors d'un déplacement à vélo à toutes heures de la journée;
- **l'équité territoriale** – des aménagements cyclables de qualité doivent être offerts à l'ensemble de la population, peu importe le revenu, la situation ou la localisation géographique. Il est donc essentiel que le réseau desserve adéquatement tous les secteurs de la ville.



© Ville de Montréal

Photo 2-5 Réseau cyclable adapté aux enfants – Arrondissement de Ville-Marie

La planification du réseau cyclable

Le réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal fut identifié une première fois dans le Plan de transport de Montréal adopté en 2008 par le conseil d'agglomération, puis mis à jour en 2015 et en 2019. Présentement, ce réseau identifie les voies cyclables actuelles qui sillonnent les arrondissements montréalais et les villes liées, ainsi que celles à étudier pour un développement à court, moyen et long terme. Dans la foulée des travaux ayant mené à la préparation du PUM, une révision de la planification du réseau cyclable s'est amorcée et Montréal s'est doté d'une vision stratégique du développement de son réseau cyclable (chapitre 1). Celle-ci a pour but d'arrimer la planification du réseau cyclable à la vision ambitieuse de la mobilité durable développée pour le territoire de Montréal. Il s'agit notamment d'offrir au vélo une place plus importante en tant que mode de transport structurant pour la mobilité et la vie urbaine des Montréalaises et des Montréalais. Il s'agit également d'accélérer la mise en place de ses nouvelles composantes afin d'augmenter le nombre d'axes cyclables, d'offrir des itinéraires complets, de rendre plus confortables et plus performants ceux existants et ainsi encourager la pratique du vélo comme mode de déplacement quotidien.

Le réseau cyclable supérieur

En plus d'intégrer les meilleures pratiques d'aménagement inclusif, le réseau cyclable supérieur est la composante la plus efficace du réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal, car il permet des déplacements directs et il est développé selon un maillage qui réduit les distances à parcourir pour se rendre à destination. En offrant des conditions de déplacement efficaces, sécuritaires et confortables, le réseau supérieur se veut attrayant pour tous les types d'usagers et d'usagères, et ce, en tout temps.

Le réseau supérieur montréalais se décline en deux sous-catégories, soit le réseau principal qui couvre l'ensemble du territoire dans une perspective de réseau complet et le Réseau express vélo (REV) qui offre une signature distinctive, une qualité d'aménagement supérieure et des itinéraires de longue portée qui permettent de relier les quartiers et les arrondissements sur de longues distances. Le réseau principal prend le relais du REV dans les quartiers et mène les cyclistes à destination à l'aide, au besoin, du réseau secondaire et local. Les critères qui

permettent de déterminer, sans s'y limiter, si une voie cyclable peut offrir les standards du réseau supérieur sont les suivants :

- Une fonctionnalité optimale grâce à des tracés directs et continus pour des déplacements sur de plus grandes distances;
- Une largeur adéquate pour permettre la cohabitation de cyclistes aux vitesses et aux compétences variées.
- Un aménagement constant, prévisible et reconnaissable;
- Un aménagement sécuritaire des intersections et des croisements pour des cyclistes en mouvement ou en arrêt qui s'y concentrent en grands nombres;
- Une gestion des entraves misant sur une signalisation claire et précise assurant la continuité des parcours en tout temps;
- Une qualité et une fréquence de l'entretien courant, saisonnier ou hivernal pour une expérience de roulement optimale.



Photo 2-6 Réseau express vélo (REV) Saint-Denis – Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal



Photo 2-7 Vélo électrique en libre-service de l'OBNL BIXI Montréal

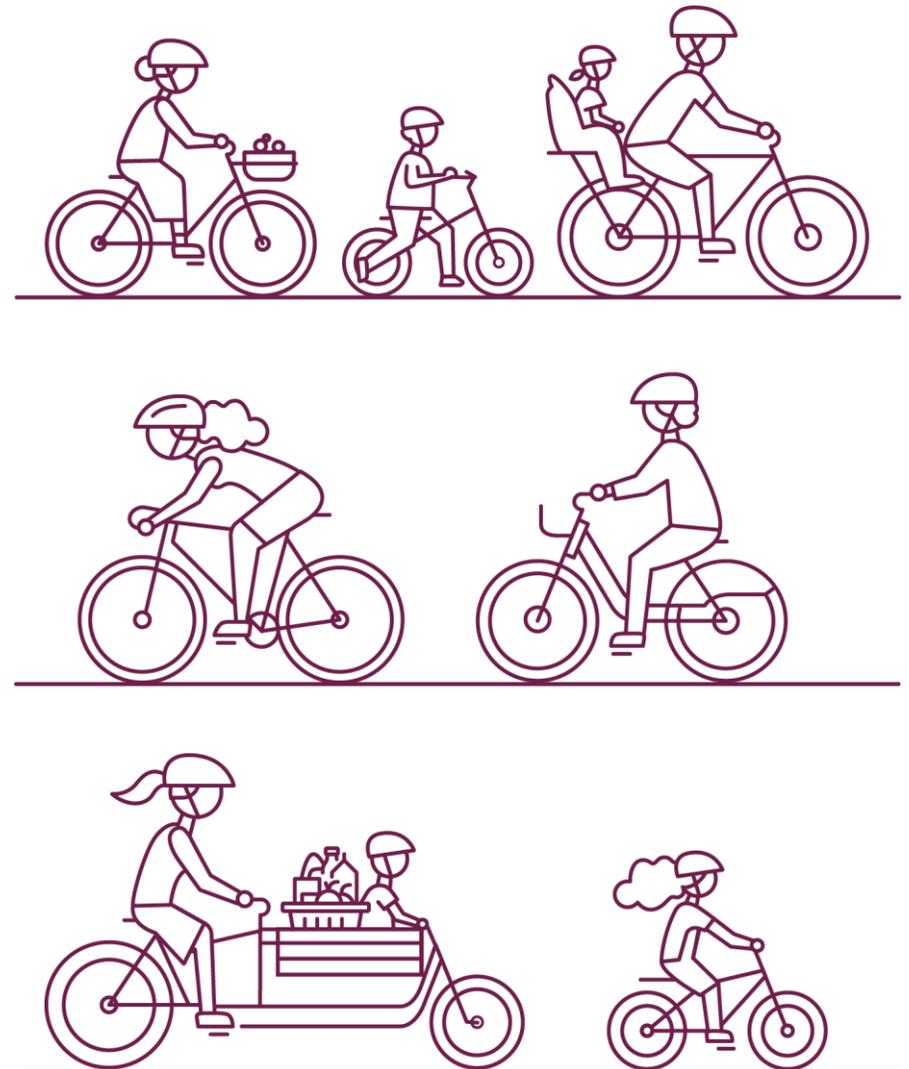


Figure 2-4 Diversité des profils des usagères et des usagers du réseau cyclable

Montréal reconnaît le fait qu'une diversité de personnes utilisent le réseau cyclable et s'engage, à travers ses interventions, à créer un réseau inclusif.

Source : Ville de Montréal. (Juin 2021). *Projet de Ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité*

Objectif 1.3

Soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toutes saisons, pour l'ensemble de la population

- en favorisant l'intermodalité;
- en assurant un entretien hivernal et de qualité du réseau cyclable;
- en veillant à prendre en compte les besoins particuliers des personnes rencontrant des enjeux d'accessibilité au vélo;
- en privilégiant des aménagements qui favorisent la pratique du vélo en toutes saisons;
- en consolidant les services de vélopartage;
- en facilitant l'utilisation du vélo à assistance électrique et du vélo-cargo;
- en développant une culture vélo.

Malgré le contexte nordique, la majorité de la population montréalaise utilise le vélo. En 2020, 1 100 000 personnes utilisaient ce mode régulièrement, et plus de 700 000 personnes l'avaient choisi comme mode de transport utilitaire, notamment en été. Grâce, entre autres, aux améliorations des aménagements cyclables, on note une augmentation des utilisateurs du vélo de 42 % entre 2015 et 2020¹. La Ville peut encore améliorer ses pratiques pour augmenter l'usage de ce mode de transport en toutes saisons. En plus d'aménager des axes cyclables protégés, confortables et continus, il faut s'assurer que ceux-ci soient bien entretenus et déneigés.

Cela passe également par un réseau de vélos en libre-service déployé à l'année et sur tout le territoire. Il faut notamment compléter l'offre de services dans les secteurs non desservis et les quartiers à plus faible densité et la renforcer dans les quartiers centraux. Soutenir l'usage du vélo au quotidien nécessite également d'aménager des réseaux de transport convergents pour permettre une complémentarité des autres modes durables tels que la marche et les transports collectifs. Faciliter l'intermodalité avec les transports collectifs est particulièrement important pour accroître le rayon de déplacement des cyclistes.

Finalement, les équipements favorisant l'utilisation du vélo doivent être en nombre suffisant sur les domaines privés et publics. La Ville entend augmenter le nombre de stationnements pour la micromobilité, que ce soit des vélos-cargos ou autres engins de déplacement à basse vitesse, sécurisés ou sur rue, sur tout le territoire, et déployer une stratégie d'implantation et d'encadrement de nouveaux équipements.



Photo 2-8 Piste cyclable accessible en hiver – Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

¹ Source: Vélo Québec. (2020). *L'état du vélo au Québec en 2020*.

Objectif 1.4

Promouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population

- en renforçant l'offre de service dans les secteurs à forte vulnérabilité socioéconomique ou à forte densité de population disposant d'un niveau d'accessibilité plus faible;
- en portant une attention particulière aux quartiers à partir desquels l'accès à l'emploi en transport collectif est plus restreint;
- en soutenant l'optimisation des liens entre les services locaux de transport collectif et le réseau structurant;
- en poursuivant les interventions visant à rendre universellement accessibles les réseaux de transport collectif et leurs points d'accès afin d'offrir des parcours fiables et sans obstacles;
- en assurant les déplacements des personnes nécessitant le transport adapté.

Le transport collectif constitue un service essentiel. Dans une optique d'équité, l'accès aux réseaux doit conséquemment être organisé de manière à favoriser la participation sociale de l'ensemble des individus à la collectivité, peu importe leur lieu de résidence, le moment de la journée, leur statut socioéconomique ou leurs capacités individuelles. C'est pourquoi l'analyse des besoins et l'identification des solutions doivent prendre en compte une perspective ADS+ afin de prévenir les discriminations systémiques et assurer l'inclusion des groupes les plus vulnérables. Bien que Montréal se compare avantageusement à d'autres métropoles nord-américaines en matière d'accessibilité aux réseaux de transport collectif, il convient de poursuivre les efforts visant à offrir de meilleures perspectives de mobilité à la population dans les secteurs où l'accessibilité aux réseaux est plus limitée. Il s'agit également de continuer à investir pour l'accessibilité universelle des réseaux dans un contexte teinté par le vieillissement de la population.



Photo 2-9 Accessibilité universelle du réseau d'autobus

© Louis-Étienne Doré



Le transport adapté, un service essentiel à la mobilité de personnes en situation de handicap

Le transport adapté est un service essentiel de transport collectif, de type porte-à-porte, qui contribue à l'inclusion sociale et économique des personnes admises. L'encadrement légal et réglementaire du service est assuré par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) alors que la responsabilité d'organiser et de livrer le service incombe aux organismes publics de transport en commun (OPTC) ou aux municipalités.

Le transport adapté s'adresse exclusivement aux personnes en situation de handicap, soit celles qui vivent avec des limitations ayant une incidence considérable et persistante sur leur mobilité qui les rend sujettes à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes nécessitant un déplacement. Avant de pouvoir bénéficier des services, ces personnes doivent faire l'objet d'une admission formelle au transport adapté en vertu de la Politique d'admissibilité au transport adapté du MTMD.

À Montréal, l'admission au transport adapté et le service sont offerts par la STM. Les déplacements peuvent être réalisés, sur réservation, au moyen d'un minibus accessible, d'un taxi ou d'un taxi accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.



Photo 2-10 Transport adapté

© Simon Larouche Photographie



Photo 2-11 Accessibilité universelle du réseau de métro

Pour un financement qui répond aux besoins de la clientèle du transport adapté et assure la mise en accessibilité du réseau de métro

Le transport adapté

Les OPTC doivent offrir un service de transport adapté dont le financement est partagé entre les municipalités desservies par l'organisme, la clientèle (qui paie le même prix qu'un client du service régulier) et le gouvernement du Québec par le biais du Programme de subvention au transport adapté offert par le MTMD. La formule actuelle de financement du programme ne reconnaît pas les particularités des grands services de transport adapté urbains dont la clientèle admise et le volume de déplacements à traiter sont importants, et les coûts de fonctionnement plus élevés. Considérant qu'il s'agit d'un service essentiel pour la clientèle admise au service, les villes de l'agglomération de Montréal contribuent ensemble pour combler le manque à gagner récurrent de façon à assurer le maintien du niveau de service et permettre à la STM d'appliquer une politique de zéro refus aux demandes de la clientèle.

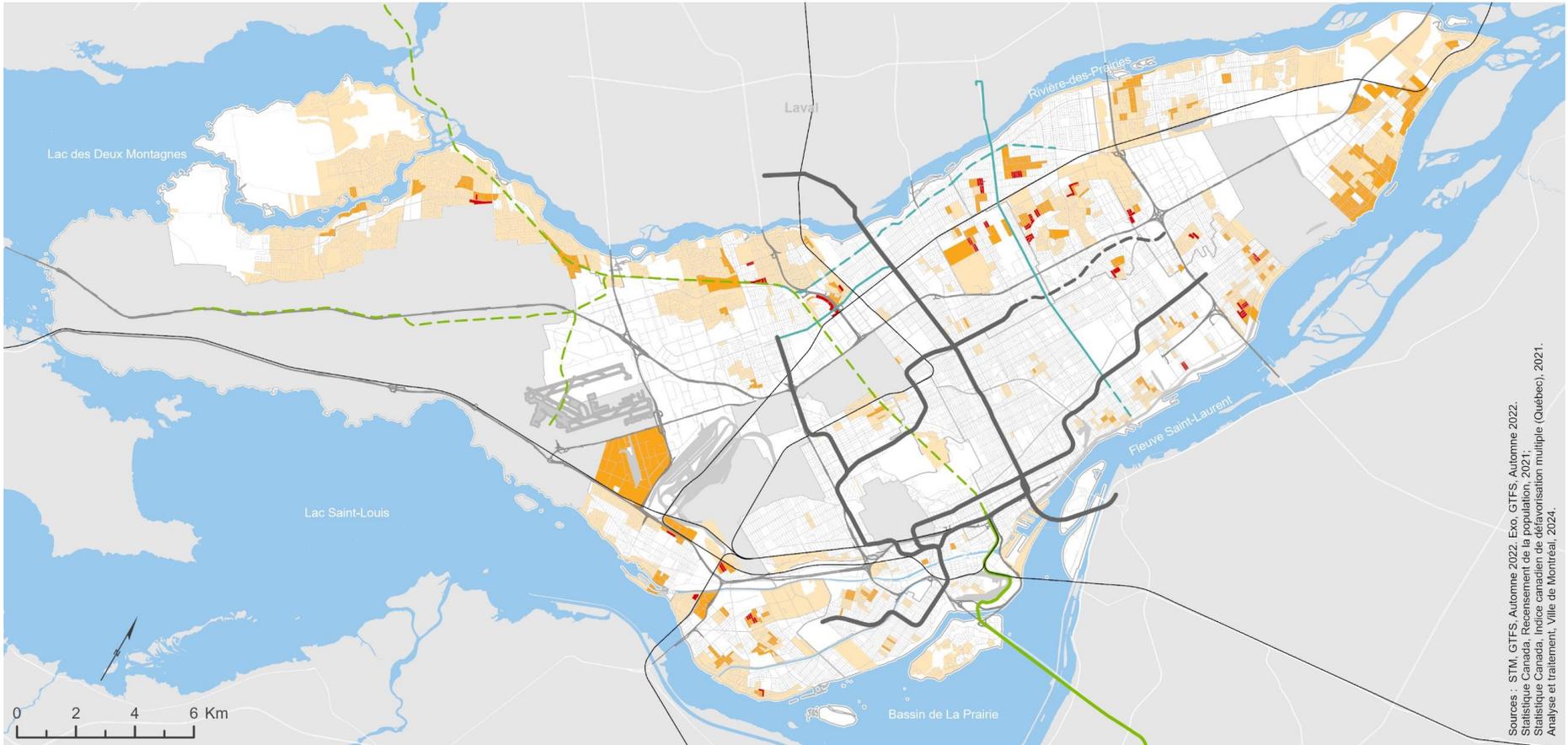
L'accessibilité du métro

Depuis le lancement du programme Accessibilité en 2016, le nombre de stations accessibles a plus que triplé, passant de 7 stations à 26 stations en 2023. Cette amélioration substantielle est très appréciée des familles et des clients ayant des limitations fonctionnelles, mais aussi de l'ensemble de la population montréalaise.

L'ensemble des partenaires financiers du programme Accessibilité reconnaissent que l'accessibilité des services de transport collectif est essentielle pour permettre à toute personne de contribuer activement à la société. La STM et la ville de Montréal ne pouvant assumer seules le coût des travaux du programme Accessibilité du Métro, il est essentiel que l'ensemble des partenaires financiers du programme maintiennent leurs contributions financières pour la poursuite de ce programme.



Secteurs d'intervention prioritaires pour le renforcement de l'équité territoriale en transport collectif



Sources : STM, GTFS, Automne 2022, Exo, GTFS, Automne 2022, Statistique Canada, Recensement de la population, 2021, Statistique Canada, Indice canadien de défavorisation multiple (Québec), 2021, Analyse et traitement, Ville de Montréal, 2024.

Note : L'accessibilité au transport collectif varie sur le territoire montréalais. Dans une perspective de renforcement de l'équité, la Ville cible des secteurs d'intervention à prioriser pour améliorer l'accessibilité sur la base de trois indicateurs mis en relation avec un faible niveau d'accessibilité relative au transport collectif. Les secteurs d'intervention ayant le niveau de priorité le plus élevé sont ceux où les trois indicateurs analysés s'entrecroisent. Ces indicateurs sont :

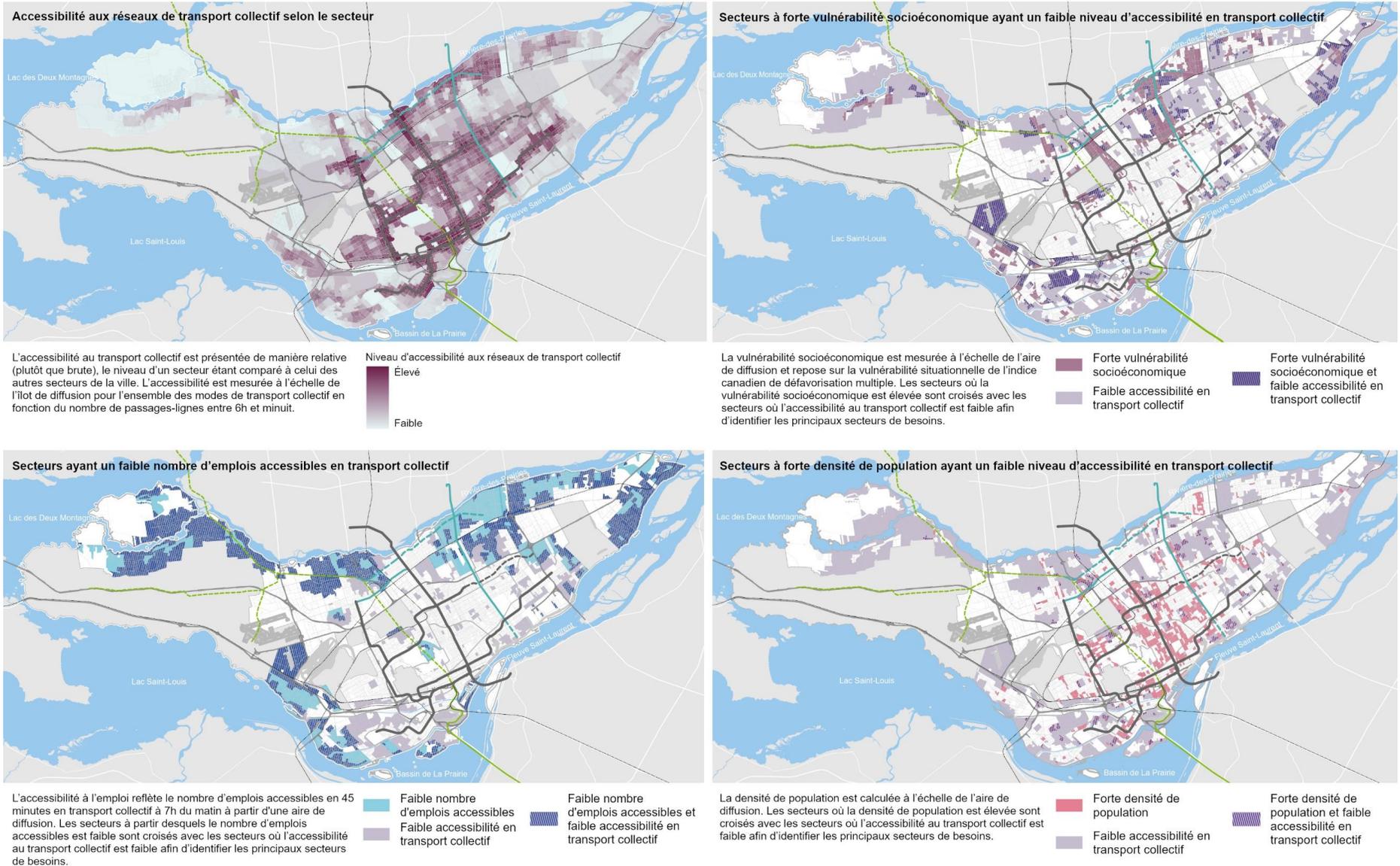
- (1) La vulnérabilité socioéconomique : les secteurs affichant un niveau de défavorisation socioéconomique élevé sont plus susceptibles de regrouper des personnes dont la mobilité repose sur les services de transport collectif.
- (2) L'accessibilité à l'emploi : un plus grand nombre d'emplois accessibles en transport collectif à partir du lieu de résidence accroît les probabilités d'adéquation entre les emplois offerts et les aspirations et compétences des personnes cherchant un emploi.
- (3) La densité de population : les secteurs à forte densité de population sont les secteurs les plus propices à l'implantation d'une offre de service de qualité en transport collectif.

<ul style="list-style-type: none"> Niveau de priorité 1 (regroupement des 3 indicateurs) Niveau de priorité 2 (regroupement de 2 indicateurs) Niveau de priorité 3 (présence d'un indicateur) 	<p>Réseau existant</p> <ul style="list-style-type: none"> Réseau de métro Réseau express métropolitain Service rapide par bus Train de banlieue 	<p>Réseau en réalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> Prolongement de la ligne bleue Réseau express métropolitain Service rapide par bus
---	--	---

Carte 2-3 Secteurs d'intervention prioritaires pour le renforcement de l'équité territoriale en transport collectif



Composantes principales de l'équité territoriale en transport collectif



Cartes 2-4 Composantes principales de l'équité territoriale en transport collectif



Objectif 1.5

Concourir à l'amélioration de la performance des réseaux et de l'expérience de déplacement en transport collectif

- **en priorisant la modernisation des actifs dans une perspective d'amélioration de la sécurité et de la fiabilité des déplacements;**
- **en soutenant l'optimisation des services et l'amélioration du confort pour la clientèle;**
- **en soutenant une plus grande fréquence et une meilleure continuité de l'offre de service, notamment en dehors des périodes de pointe;**
- **en appuyant les interventions visant l'amélioration des temps de parcours;**
- **en appuyant les mesures visant à offrir un environnement sain et sécuritaire sur les différents réseaux de transport collectif;**
- **en optimisant l'intégration des pôles intermodaux à leurs milieux.**

La performance des réseaux de transport dicte bien souvent les choix de mobilité des individus. Pour accroître l'utilisation du transport collectif à Montréal, l'accès à des réseaux fiables et compétitifs à l'automobile est essentiel. La performance reposant d'abord sur le maintien en bon état des actifs existants, Montréal entend prioriser la mise à niveau des infrastructures et des équipements de transport collectif. Ensuite, il convient de rehausser l'attrait du transport collectif en optimisant les services actuels. Cette optimisation doit s'inscrire dans une logique d'évolution progressive du niveau de service et des infrastructures en tablant sur des mesures transitoires. À cette fin, des interventions ciblées et ponctuelles, telles que les mesures préférentielles pour bus, permettent de hausser la performance des services de bus. L'évolution du contexte et de la demande peut ensuite mener vers des interventions plus intensives en termes d'infrastructures.

Au cours des prochaines années, Montréal et ses partenaires s'affaireront à améliorer la performance des réseaux de transport collectif en diminuant les temps d'attente et de parcours à l'aide de ces types de mesures. La Ville veillera également à bonifier l'offre complémentaire de services selon une approche de mobilité intégrée et à mettre à profit les nouvelles technologies disponibles. Enfin, elle travaillera à rehausser le confort et le sentiment de sécurité dans les réseaux et leurs points d'accès pour des déplacements agréables et efficaces, qu'ils soient planifiés ou spontanés.

Corridors de mobilité durable : prioriser les modes actifs et collectifs par rapport à l'automobile dans une approche de complémentarité

La Ville de Montréal met de l'avant une nouvelle approche de planification dans laquelle elle identifie différents corridors de mobilité où elle souhaite intégrer de façon prioritaire des aménagements et des équipements destinés à augmenter simultanément la performance des transports actifs et collectifs, en particulier du vélo et du bus dans une perspective de complémentarité des modes durables. Les solutions retenues visent ainsi à planifier de façon intégrée les aménagements nécessaires pour ces modes afin d'en tirer les meilleurs bénéfices et d'éviter qu'ils n'entrent en compétition. Pour éviter cette concurrence, l'espace nécessaire aux aménagements doit être gagné sur celui consacré à l'automobile par le retrait de voies de circulation véhiculaire et/ou de voies de stationnement. Il est également possible d'adapter les solutions en privilégiant des axes parallèles, tout en ne compromettant pas l'efficacité et la convivialité des modes durables. Au cours des prochaines années, cette approche sera testée dans un premier groupe de corridors, soit :

- Le boulevard Henri-Bourassa
- Le boulevard de Pierrefonds
- La rue Jean-Talon
- L'avenue Van Horne
- Le boulevard Édouard-Montpetit, le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et l'avenue Mont-Royal
- La rue de la Commune
- La rue Hochelaga
- Le boulevard Maurice-Duplessis

Transformation du corridor Henri-Bourassa : un projet phare pour la mobilité durable

De concert avec la STM, la Ville procède actuellement au déploiement d'un corridor de mobilité durable entre l'autoroute 40 et le boulevard Albert-Hudon. Les nouveaux aménagements comprennent notamment l'implantation d'un service rapide par bus en bordure de rue entre l'autoroute 15 et le boulevard Lacordaire, le prolongement de voies réservées à l'ouest de l'autoroute 15, la mise en place d'un axe du Réseau express vélo (REV) ainsi que l'élargissement des trottoirs et la sécurisation de traverses pour les piétons. Ces différents aménagements seront effectués progressivement. Après la réalisation d'une première étape en 2023 dans l'arrondissement Saint-Laurent, une seconde a été réalisée en 2024 dans Ahuntsic-Cartierville. La complétion du projet est prévue en 2027.



Photo 2-12 SRB Pie-IX



© Mathieu Sparks

Photo 2-13 Le réseau de bus, un maillon important d'un transport collectif attrayant et accessible

Refonte du réseau de bus : améliorer l'expérience client par un réseau plus attrayant et tout aussi accessible

Le développement de grandes infrastructures de transport collectif, telles que le Réseau express métropolitain et le prolongement de la ligne bleue du métro, offre à la STM l'opportunité de revoir en profondeur l'articulation du réseau de bus. Dans ce contexte, la STM a entamé une refonte complète de son réseau de bus afin d'améliorer l'expérience client en revoyant les éléments de conception et d'architecture du réseau de surface.

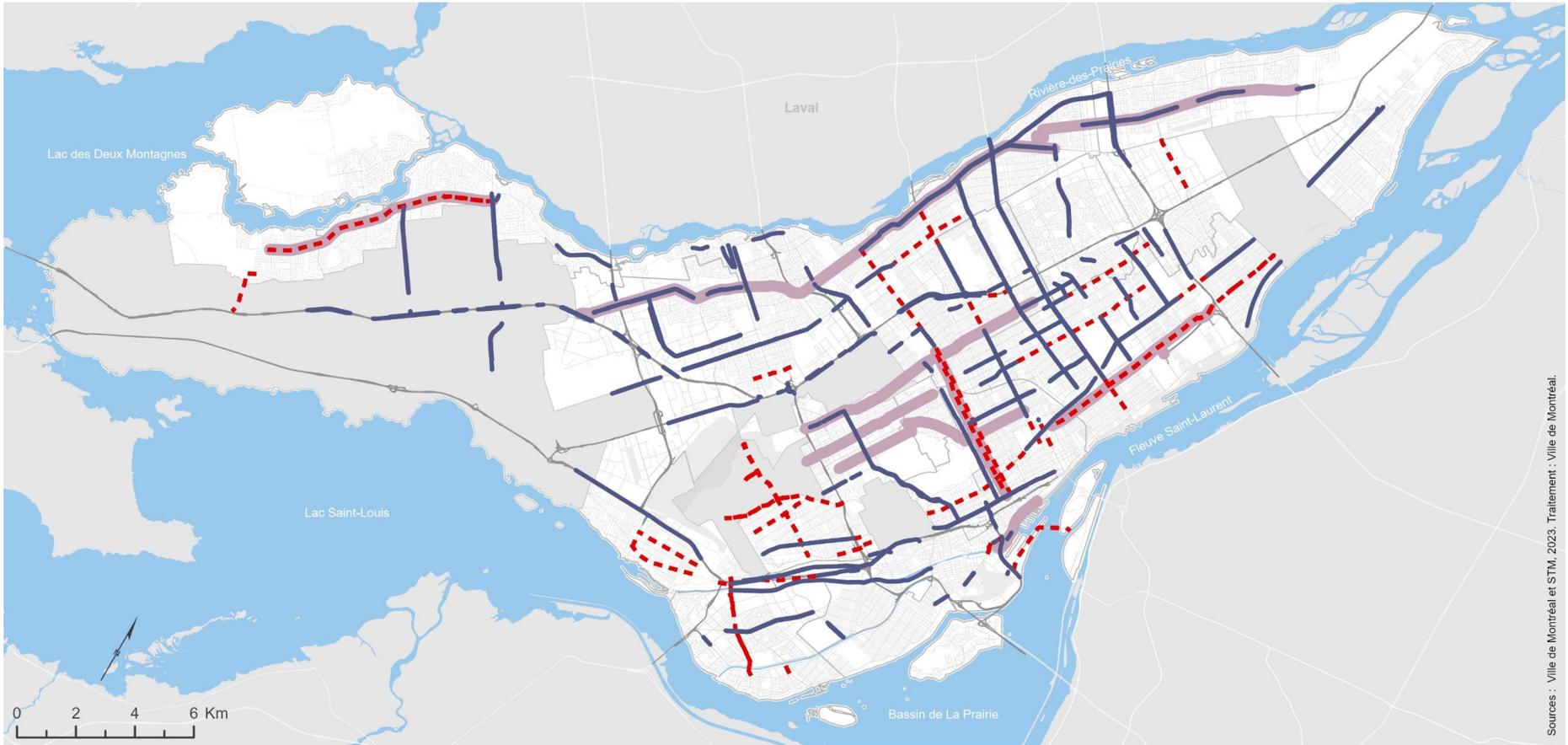
Cinq principes guident cet exercice majeur :

1. favoriser l'accès à des services fréquents;
2. offrir des correspondances efficaces;
3. privilégier des parcours linéaires et directs;
4. utiliser le bon véhicule au bon endroit et au bon moment;
5. maintenir des trajets vers des destinations de quartier.

La refonte du réseau de bus entraînera des changements importants qui se traduiront par des bénéfices concrets pour la grande majorité de la population. Toutefois, cette performance accrue pourrait signifier des distances de marche supplémentaires ou des ajouts de correspondances pour certaines lignes.



Développement projeté du réseau de voies réservées et des corridors de mobilité durable



Sources : Ville de Montréal et STM, 2023. Traitement : Ville de Montréal.

Note : Le réseau de voies réservées au transport collectif constitue l'une des mesures préférentielles pour bus, au même titre que les feux prioritaires intelligents. Il permet d'accroître la performance du réseau de surface et d'assurer un maillage efficace entre les dessertes locales et le réseau structurant. Bien qu'il soit complémentaire au réseau de transport collectif structurant, une redondance peut être observée avec les développements projetés pour certains axes à l'étude. Cette situation est liée au fait que l'aménagement d'une voie réservée peut précéder, dans une logique séquentielle, l'implantation à moyen ou long terme d'un mode structurant sur un axe donné. De même, dans l'éventualité où les caractéristiques de la rue poseraient des enjeux d'aménagement pour l'implantation d'une voie réservée, des études seront réalisées pour préciser les solutions optimales et innovantes à mettre en place en matière de partage de la rue dans une optique de mobilité durable. Les corridors de mobilité durable, quant à eux, mettent en relief des axes où des aménagements complémentaires favorisant à la fois l'amélioration des déplacements en transport collectif et en transport actif sont visés.

- Voie réservée existante
- - - Voie réservée à l'étude
- Corridor de mobilité durable

Objectif 1.6

Soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant

- en sollicitant la planification en continu de son développement et l'accélération du rythme de réalisation;
- en orientant le développement en fonction des besoins avérés et projetés identifiés grâce aux données partagées avec les partenaires en mobilité;
- en assurant la desserte des principaux pôles de déplacements non reliés au réseau structurant;
- en concourant à l'implantation de modes de transport adaptés à la demande et aux milieux traversés;
- en valorisant la complémentarité, la résilience et l'intermodalité des différents réseaux de transport collectif.

Le réseau de transport collectif structurant constitue un puissant levier de développement, de revitalisation urbaine et d'organisation spatiale des activités. L'accélération de son implantation et la planification en continu de son développement sont essentielles à l'atteinte des cibles de carboneutralité et de transfert modal. En effet, ces pratiques constituent les clés d'une transformation systémique des conditions de mobilité et d'une transition écologique équitable réussie. Bien que des projets d'ampleur soient en cours de réalisation, d'importants bassins de population et de grands pôles d'activités névralgiques pour le bien-être des Montréalaises et des Montréalais et le rayonnement économique de Montréal, tels que des pôles d'emploi et de commerce, des établissements d'enseignement supérieur, des hôpitaux et de grands parcs demeurent éloignés du réseau de transport collectif structurant. La Ville entend conséquemment orienter stratégiquement les investissements gouvernementaux pour accroître l'offre de service structurante dans les secteurs qui cumulent d'importants besoins de mobilité et présentent un fort potentiel de transfert modal et d'intensification des activités urbaines.



Photo 2-14 Réseau express métropolitain (REM)

© Julien Perron-Gagné

Réseau de transport collectif structurant à l'échelle montréalaise

Le réseau de transport collectif structurant réfère à l'ensemble des modes de transport offrant un haut niveau de service à la clientèle en termes de fréquence, de rapidité, de fiabilité et d'amplitude horaire. Conçus pour des dessertes urbaines et métropolitaines, ces modes permettent d'effectuer efficacement des déplacements de moyenne et de longue portée. Ils reposent communément sur l'utilisation de véhicules de capacité intermédiaire à élevée circulant en site propre partagé ou intégral grâce à l'implantation d'infrastructures dédiées et permanentes².

Le réseau de transport collectif structurant a un effet déterminant sur l'organisation de la mobilité urbaine en concentrant des volumes élevés de déplacements de personnes dans des corridors donnés et en facilitant l'accès aux pôles d'activités d'envergure régionale. Il influence également de manière importante l'articulation des services de transport collectif de portée locale et celle des réseaux complémentaires de transport.

Le réseau de transport collectif structurant exerce aussi un rôle clé dans l'organisation spatiale des fonctions urbaines. Le caractère pérenne de ses infrastructures et le niveau de performance que celles-ci confèrent au service de transport collectif rendent possibles des choix d'aménagement et d'urbanisation durables privilégiant la densité et la mixité des fonctions, ainsi que la compacité de la forme urbaine. Par sa présence, le réseau structurant contribue à consolider et à concentrer les activités urbaines en stimulant le potentiel de développement immobilier autour de ses points d'accès. Son développement soutient l'attractivité économique, culturelle et sociale de la métropole et la productivité des organisations. Il s'accompagne généralement d'un accroissement de la valeur foncière et du rehaussement de l'attrait des milieux desservis lorsque le mode d'implantation est judicieux.



Photo 2-15 Station de Métro Berri-UQAM

² Dans le cadre du PMAD, la CMM a identifié en 2012 les réseaux de métro et de trains de banlieue ainsi que les systèmes légers sur rails, les tramways, les services rapides par bus (SRB) et certains axes de rabattement métropolitain par autobus des couronnes comme parties intégrantes du réseau de transport collectif métropolitain structurant. Bien que ces composantes du réseau aient un caractère structurant à l'échelle métropolitaine, certaines d'entre elles ont cependant des effets moins marqués pour la mobilité et l'aménagement du territoire lorsqu'elles sont considérées à l'échelle montréalaise. C'est notamment le cas du réseau de trains de banlieue d'exo qui remplit un rôle important dans les couronnes, où il constitue le point focal du réseau d'autobus, mais qui, sur le territoire de la Ville de Montréal et dans le contexte d'opération actuel, peine à influencer considérablement les choix de mobilité des ménages montréalais, l'offre globale de service de transport collectif et le

développement des quartiers traversés en raison de la trop faible fréquence et de l'amplitude horaire trop restreinte des services offerts. L'amélioration de ces paramètres pourrait potentiellement permettre à certains tronçons de ce réseau de se qualifier à titre de service structurant à l'échelle montréalaise. Il en est de même pour d'autres modes tels que l'autobus, moyennant l'implantation d'infrastructures consacrées et permanentes sur certains axes desservis par la STM. La version révisée du PMAD intégrera le Réseau métropolitain de transport collectif structurant identifié par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), organisme responsable de la planification du transport collectif dans la région métropolitaine. L'actualisation de ce réseau par l'ARTM pourrait prendre en considération d'autres paramètres et modes de transport. Le réseau de transport collectif structurant est ainsi appelé à évoluer dans les années à venir.



© Minh Tuan Khai Le

Photo 2-16 Voie ferrée du Réseau express métropolitain (REM) à l'approche du centre-ville

Le tramway – un mode intermédiaire performant

Le tramway est un mode de capacité intermédiaire fiable, confortable et sécuritaire qui permet de répondre de manière performante aux besoins de déplacements de moyenne portée lorsque la demande excède la capacité de l'autobus sans toutefois justifier l'implantation d'un mode lourd. Ce mode de transport électrique sur rail s'insère aisément dans des environnements urbains denses et compacts où la trame de rue est plus étroite. Son implantation en site propre et son caractère silencieux soutiennent sa performance et son acceptabilité en favorisant une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport ainsi qu'avec les usages riverains. Il est généralement associé à un réaménagement du domaine public et un rééquilibrage favorable à la mobilité active. En vertu de ses caractéristiques propres, le tramway est communément reconnu comme un vecteur de requalification urbaine et d'intensification du développement immobilier aux abords des axes desservis. Il contribue également à la reconstruction intégrée et accélérée des infrastructures souterraines et des réseaux techniques urbains.

Dans une optique d'implantation du bon mode au bon endroit, le tramway constitue un mode tout désigné pour assurer le maillage et la performance du réseau de transport collectif montréalais dans les quartiers centraux et péri-centraux de la métropole en complétant l'offre de service existante. Le développement d'un nouveau réseau de tramways, lequel s'effectue à coût moindre que le métro ou le train léger, est planifié en diverses étapes de réalisation. La détermination précise de la séquence de déploiement des différents tronçons du réseau projeté sera établie à la suite d'études réalisées par un futur bureau de projet.



Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard des besoins actuels



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte présente la vision de développement du réseau de transport collectif structurant en relation avec les secteurs de besoins actuels prioritaires identifiés sur le territoire. Cette vision est complétée par la prise en compte des transformations futures sur ce territoire (carte Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard de l'évolution future du territoire). L'identification des secteurs de besoins actuels prioritaires repose sur l'analyse et l'intégration de quatre groupes de variables concernant l'accessibilité spatio-temporelle des réseaux de transport collectif, les caractéristiques socioéconomiques des quartiers, l'emploi et l'accessibilité aux ressources urbaines d'envergure régionale.

L'architecture du réseau montréalais de transport collectif structurant existant permet d'assurer le déplacement de grands volumes de passagers par des modes performants et adaptés aux déplacements de moyenne et longue portée. Toutefois, elle ne permet pas d'assurer la desserte de certains secteurs où des besoins de déplacements importants subsistent, tels que des milieux denses, des zones d'emploi et des ressources urbaines d'envergure régionale. La vision de développement proposée vise à répondre en priorité à ces besoins. Avant l'implantation d'un mode structurant, certains axes pourraient par ailleurs bénéficier de mesures transitoires, telles que l'aménagement d'une voie réservée.

Réseau existant

- Réseau de métro
- Réseau express métropolitain
- Service rapide par bus
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- - - Prolongement de la ligne bleue
- Réseau express métropolitain
- - - Service rapide par bus

Réseau projeté

- - - Réseau de métro
- - - Réseau de tramway
- - - Service rapide par bus

Stations et gares additionnelles

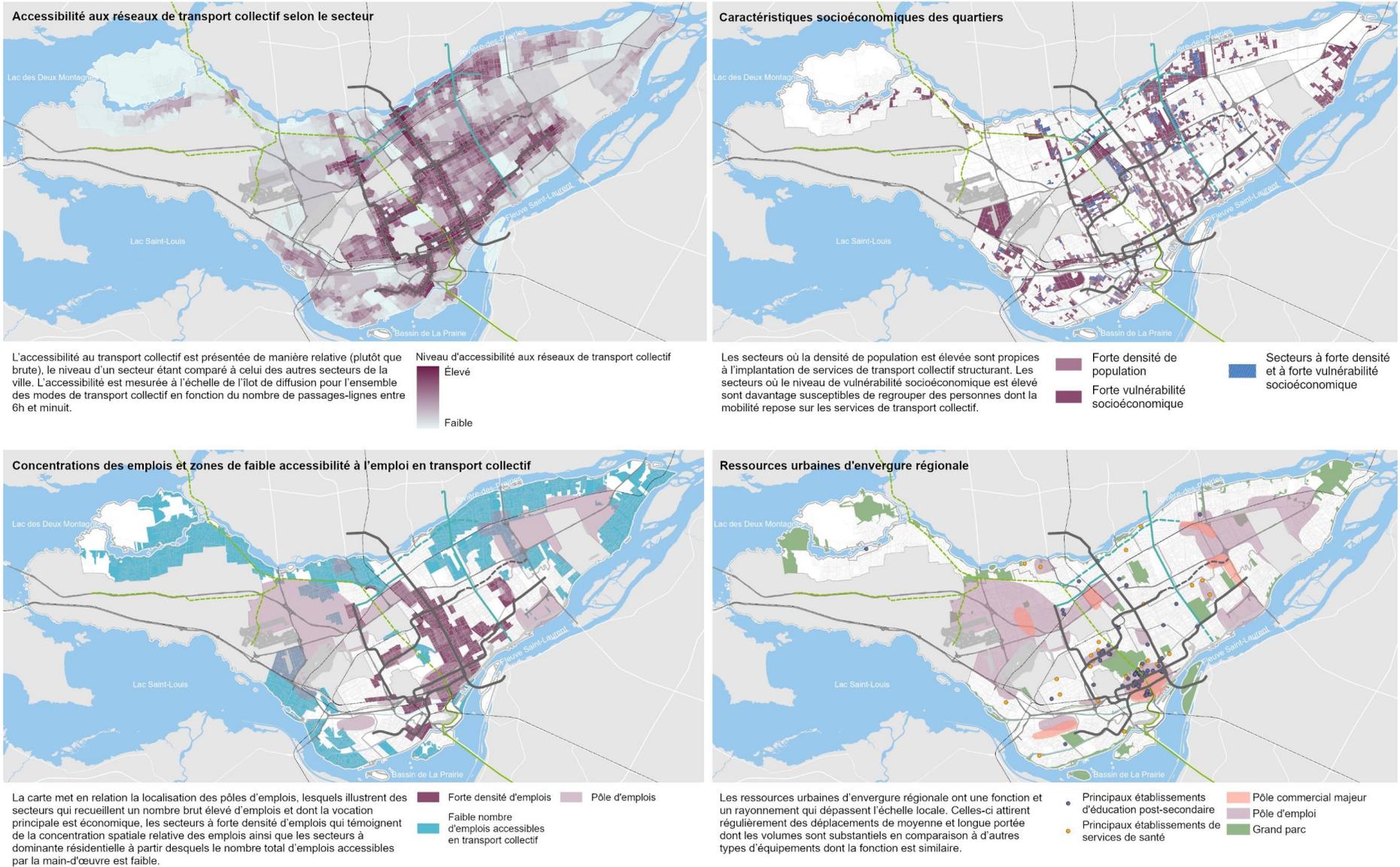
- REM
- Train banlieue

Orange shaded area: Secteur de besoins actuels prioritaires

Black dot: Terminaux à portée régionale, nationale et internationale

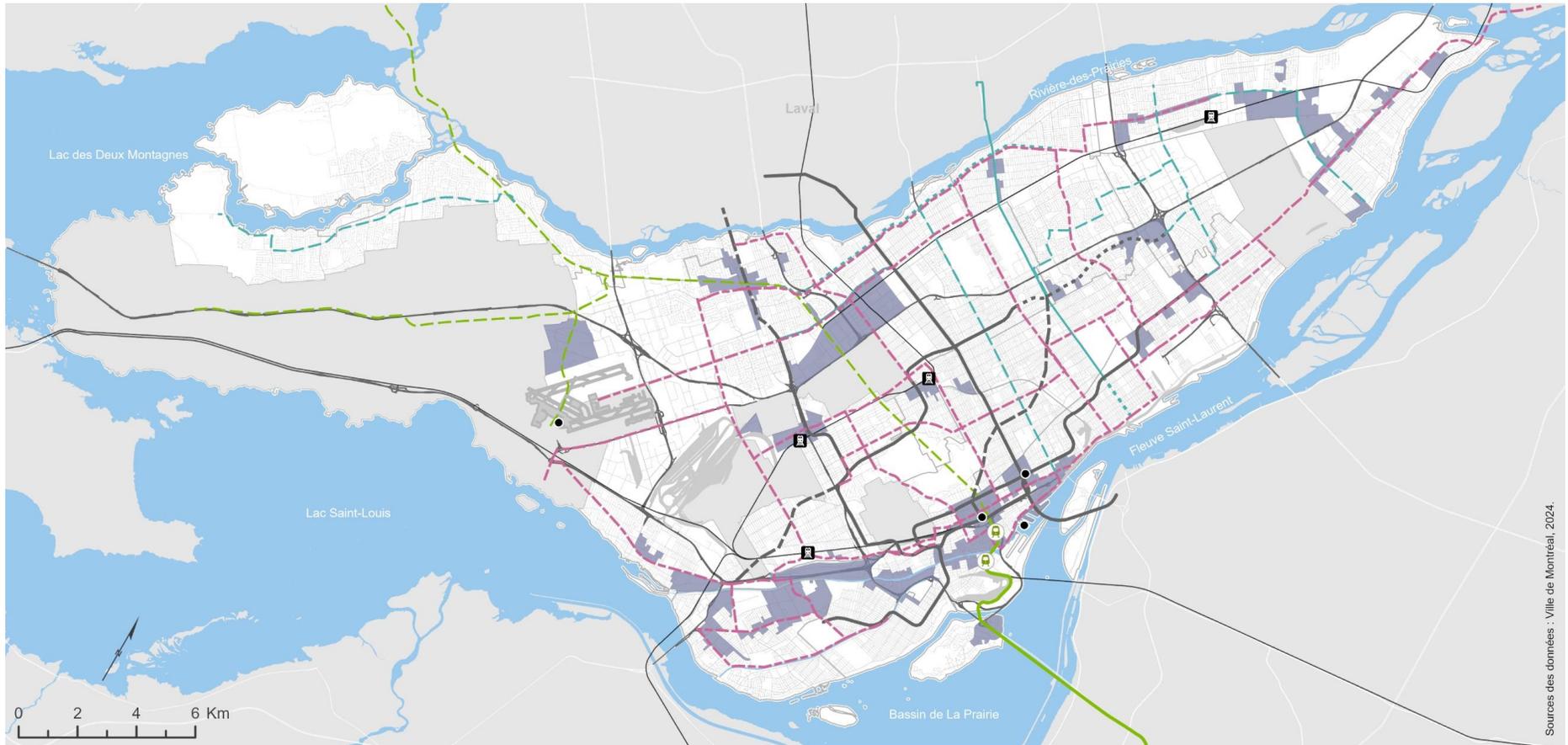


Portraits et opportunités actuelles du territoire pour le développement du réseau de transport collectif structurant





Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard de l'évolution future du territoire



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte présente la vision de développement du réseau de transport collectif structurant en lien avec l'évolution future du territoire. Elle complète la lecture de la vision au regard des secteurs de besoins actuels (voir carte Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard des besoins actuels). L'identification des secteurs de transformation futurs prioritaires résulte de la mise en commun des considérations relatives au potentiel d'intensification des milieux de vie, au développement de secteurs d'opportunité et de secteurs économiques prioritaires et à la valorisation de territoires emblématiques.

Le réseau de transport collectif structurant est un élément clé de l'intensification de la croissance urbaine le long des corridors projetés. Cette intensification génère en contrepartie une croissance de l'achalandage de ce même réseau. La vision de développement met en relief plusieurs corridors où le réseau projeté permet de soutenir des opportunités de consolidation, d'intensification urbaine, de requalification ou de développement de secteurs urbains stratégiques.

Réseau existant

- Réseau de métro
- Réseau express métropolitain
- Service rapide par bus
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue
- Réseau express métropolitain
- Service rapide par bus

Réseau projeté

- Réseau de métro
- Réseau de tramway
- Service rapide par bus

Stations et gares additionnelles

- REM
- Train banlieue

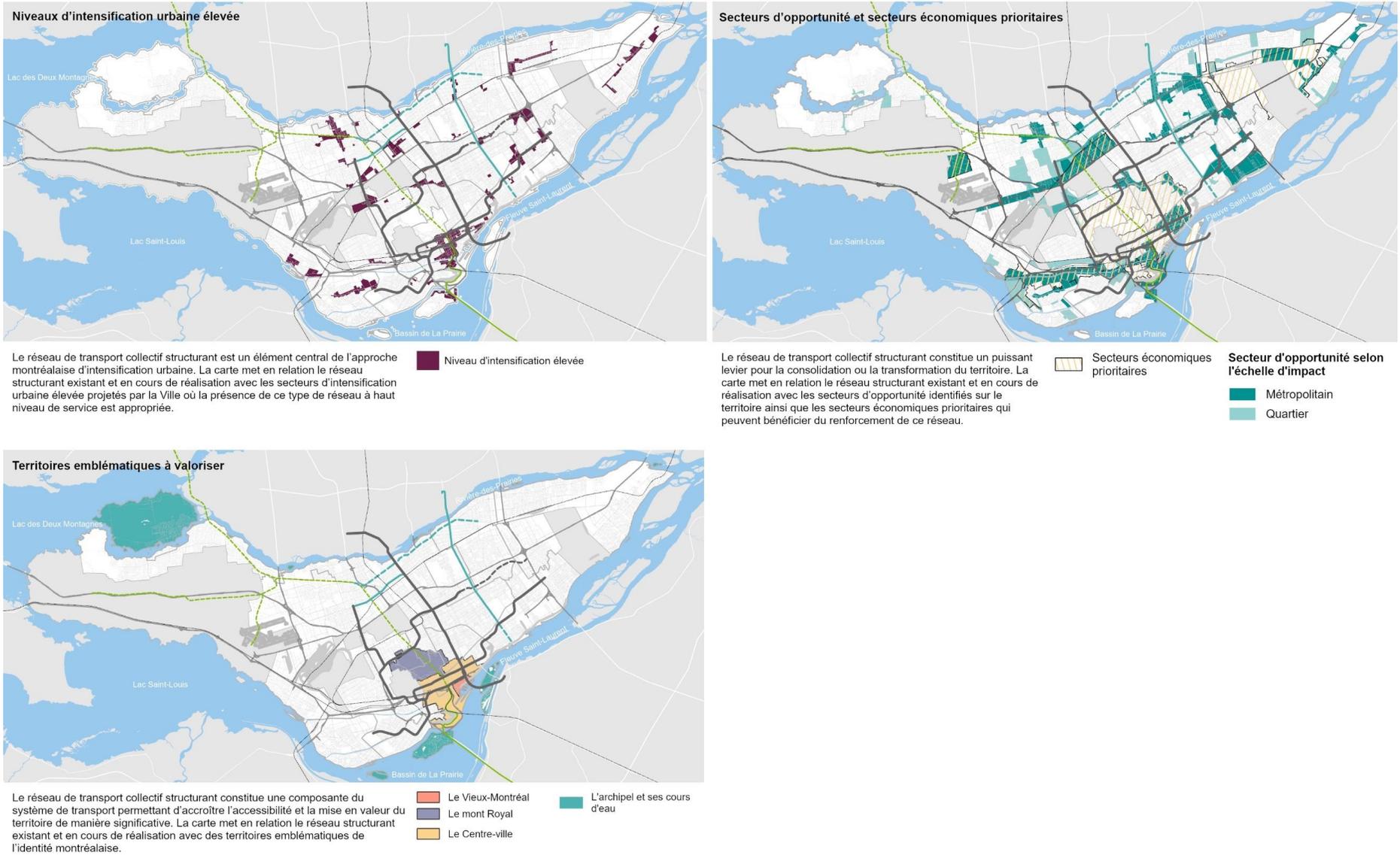
■ Secteurs de transformation future prioritaires

● Terminaux à portée régionale, nationale et internationale

Carte 2-8 Vision de développement du réseau de transport collectif structurant au regard de l'évolution future du territoire



Portraits et opportunités futures du territoire pour le développement du réseau de transport collectif structurant



Cartes 2-9 Portraits et opportunités futures du territoire orientant le développement du réseau de transport collectif



Le financement du transport collectif, un modèle à revoir

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable du financement des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal via sa Politique de financement des services de transport collectif. Cette politique établit notamment le niveau de contributions de chaque source de financement aux coûts des services de transport collectif, incluant les contributions municipales (voir graphique). Par le biais d'ententes de service qu'elle conclut avec les organismes publics de transport en commun (OPTC), tels que la STM, l'Autorité définit l'offre de service de transport collectif et rémunère conformément les OPTC pour la livraison des services sur leur territoire respectif et le maintien de leurs infrastructures. Dans ce contexte, les revenus de la STM proviennent à 93 % de l'ARTM³.

Dans le cadre du Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030 : Transporter le Québec vers la modernité, le gouvernement du Québec a lancé, en 2019, un chantier sur le financement de la mobilité afin de pallier, de manière pérenne, la diminution prévisible des revenus issus de la taxe sur les carburants dans le contexte de l'électrification des transports et de permettre aux acteurs du transport collectif, notamment l'ARTM, d'assumer leurs responsabilités financières. Ainsi, dès 2019, il était reconnu que le modèle actuel de financement du transport collectif ne permettait plus de répondre aux besoins croissants. Dans son rapport publié en 2021, le gouvernement identifiait plusieurs options de financement pour lesquelles des analyses supplémentaires étaient requises afin de valider leur pertinence et leur application au contexte québécois. Parmi celles-ci, on retrouve notamment la tarification kilométrique, les redevances de transport pour les projets de transport collectif structurants ainsi que la modulation des droits d'immatriculation et des droits sur les permis de conduire.

Le déclenchement de la pandémie de COVID-19 en mars 2020 a précipité le secteur du transport collectif dans une crise budgétaire inédite en induisant une réduction dramatique de l'achalandage qui a plombé les revenus provenant des usagères et usagers. L'incidence de cette crise

persiste aujourd'hui alors que l'achalandage demeure inférieur au niveau pré-pandémique⁴. La consolidation du télétravail chez une partie des travailleuses et des travailleurs, particulièrement ceux du centre-ville, explique en grande partie cet écart et la lenteur de la reprise

au niveau de la demande⁵. En sus de ce bouleversement, la conjoncture économique récente marquée par une poussée inflationniste a fait croître les coûts de fonctionnement des OPTC et a provoqué une augmentation des dépenses d'immobilisations sans être accompagnée d'une croissance équivalente des revenus. L'ensemble de ces phénomènes conjoncturels est venu exacerber une situation financière fragilisée par le modèle actuel de financement.

De fait, notwithstanding la conjoncture, il apparaît maintenant clair que les OPTC font face à un problème structurel de financement qui résulte de charges d'exploitation croissantes et de dépenses d'investissements en hausse pour le maintien d'actifs vieillissants dans un contexte où les sources de revenus ne sont pas pleinement indexées à l'inflation et s'avèrent insuffisantes. Dans un contexte d'urgence climatique et de reconduction des cibles métropolitaines et gouvernementales en transport collectif, Montréal retient que des actions rapides et ambitieuses sont indispensables par tous les acteurs impliqués. Sans l'apport de nouvelles sources de revenus prévisibles et pérennes, notamment celles respectant les principes de l'écofiscalité, les perspectives de croissance de l'offre de service de transport collectif demeurent modestes et insuffisantes pour orchestrer une transformation profonde des habitudes de déplacements et soutenir un développement urbain durable et équitable.

³ Source : Société de transport de Montréal. (2023). *Budget 2023*. <https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/budget2023.pdf>.

⁴ Sur une base annuelle, 288 millions de déplacements ont été réalisés sur le réseau de la STM en 2023 comparativement à 374,9 millions en 2019 (déplacements basés sur la validation électronique et non la vente de titres), soit 76,8 % du niveau pré-pandémique.

Sources : Société de transport de Montréal. (2019). *Rapport annuel 2019*. Et Société de transport de Montréal. (2023). *Rapport annuel 2023*.

⁵ Alors que les revenus des usagers représentaient 38 % des revenus totaux de l'ARTM en 2019, ils ne comptaient plus que pour 26 % des recettes en 2023.

Source : Autorité régionale de transport métropolitain (2019). ; *Budget 2019*. Et Autorité régionale de transport métropolitain (2023). *Budget 2023*.



Orientation 1 Exemples de mesures

- Développer et déployer les zones, les rues et les traverses à priorité piétonnes d'ici 2050.
- Solliciter l'agglomération et les différents paliers de gouvernement afin d'augmenter le financement relatif au déploiement du réseau cyclable pour atteindre les cibles nationales et métropolitaines de part modale du transport actif et de réduction des émissions de GES liées au transport.
- Accélérer les projets d'aménagement permettant d'avoir sur le territoire montréalais un réseau cyclable supérieur complet à l'horizon 2050.
- Implanter des corridors de mobilité durable pour faciliter l'accès au réseau structurant de transport collectif et le déploiement du réseau cyclable.
- Poursuivre, en collaboration avec la STM, l'implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB) et de systèmes rapides par bus (SRB) sur le réseau artériel afin d'offrir un service plus rapide et plus fiable.
- Appuyer la STM dans la refonte du réseau d'autobus.
- Requérir du gouvernement provincial et des instances métropolitaines de planification la priorisation du développement du réseau de transport collectif structurant sur la base des besoins actuels observés et des développements urbains projetés.

Orientation 1 Cibles

- En 2050, plus de 2 déplacements sur 3 (69 %) sont réalisés en transport actif ou collectif à Montréal.
- En 2050, Montréal possède un réseau à priorité piétonne complet et toutes les rues offrent un haut niveau de confort.
- En 2050, 100 % de la vision de développement du réseau cyclable supérieure est réalisée.
- En 2050, 100 % de la vision de développement du réseau de transport collectif structurant est réalisée.



© Mélanie Dusseault

Photo 2-17 Projet SOHO – Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve



Orientation 2

Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices

L'intensification urbaine est une approche de planification visant à associer la densification du cadre bâti à une amélioration de la qualité des milieux afin d'optimiser l'occupation du territoire, de réduire les déplacements motorisés individuels et de créer des quartiers complets propices aux déplacements de courtes distances. Elle permet une évolution de la forme urbaine harmonieuse et intégrée dans son contexte en préservant et en mettant en valeur le patrimoine, les paysages et les vues. Elle favorise le renforcement et la diversification de l'offre de logements afin d'accueillir la croissance de la population attendue et contribuer à endiguer la crise de l'abordabilité. Elle participe à la bonification de l'offre de lieux de la vie collective en consolidant les centralités existantes et en bonifiant les secteurs moins bien desservis. Elle assure la résilience des milieux en renforçant la place de la nature et de la biodiversité.

Le réseau de transport collectif structurant vient guider l'intensification urbaine en concentrant les niveaux les plus élevés dans les secteurs les mieux

desservis et en offrant les opportunités de transformation les plus importantes. En retour, l'intensification engendre une concentration des besoins de mobilité, offrant ainsi un levier en faveur d'investissements additionnels pour rehausser l'offre de service en transport collectif, de même que les infrastructures de transport actif et les services de mobilité partagée.

L'intensification urbaine s'applique dans les affectations résidentielle et mixte par une approche contextuelle d'évolution de la forme urbaine. Elle valorise le potentiel des milieux par des outils d'encadrement de la forme urbaine déterminés par les particularités morphologiques du cadre bâti (hauteur, volumétrie, implantation, etc.), les caractéristiques patrimoniales et les vues (orientation 7). Elle se déploie selon trois niveaux – élevé, intermédiaire et doux – définis selon la desserte actuelle et projetée en transport collectif structurant, l'accès et les opportunités de bonification des ressources du quotidien ainsi que les possibilités de transformation des milieux. Ces niveaux constituent des intentions d'évolution de la forme urbaine et de la densité des milieux. Le PUM y fixe des seuils de densité résidentielle afin de concentrer les nouveaux développements dans les secteurs offrant un potentiel de rentabilisation des infrastructures existantes ou à développer.



Les secteurs d'opportunité (Partie II) sont voués à jouer un rôle majeur en matière de transformation et de redéveloppement des milieux et pour atteindre ces objectifs de densité d'occupation du sol.

Montréal entend s'assurer que cette intensification urbaine soit créatrice de valeur ajoutée pour la collectivité. Pour ce faire, le PUM articule l'intensification avec des conditions de maximisation des cobénéfices. Ceux-ci réfèrent aux effets positifs découlant d'un projet ou d'un aménagement sur son environnement bâti, naturel et social, que ce soit à l'échelle du terrain, du quartier ou de la métropole. Les cobénéfices peuvent être de plusieurs ordres, mais portent en particulier sur le renforcement de l'offre de logements hors marché, notamment

sociaux, ainsi que la contribution au développement d'espaces publics et d'équipements collectifs. L'approche d'intensification est également menée en veillant à intégrer les effets croisés des deux dimensions de la transition écologique que sont l'atténuation et l'adaptation. En mobilisant les ressources foncières disponibles et le potentiel de redéveloppement du territoire, l'approche vient réduire les pressions sur les écosystèmes naturels et contribue ainsi à la protection, à la restauration et à la continuité écologique des milieux naturels. Elle vise aussi à améliorer la capacité du territoire à s'adapter aux changements climatiques, notamment en réduisant les îlots de chaleur et l'imperméabilisation des sols.

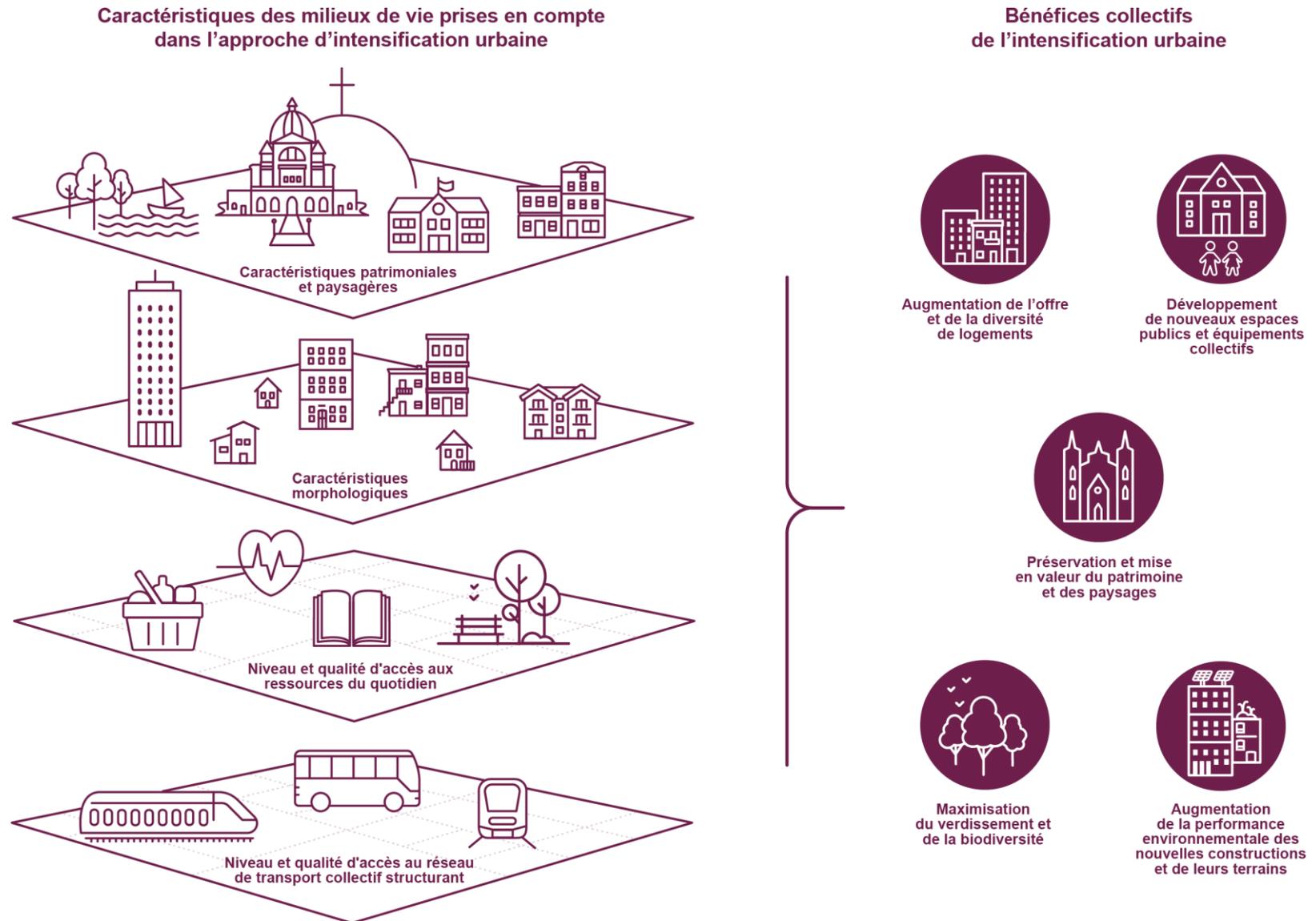


Figure 2-5 Approche de l'intensification urbaine dans les affectations du sol « Résidentielle » et « Mixte »



Qu'est-ce que l'approche d'intensification urbaine en lien avec la forme urbaine?

L'intensification urbaine repose sur une lecture de la forme urbaine et des exigences réglementaires encadrant son évolution qui s'articulent selon trois échelles :

- **l'échelle micro**, qui est celle du bâtiment, dont l'évolution de la forme urbaine est conditionnée par la conservation et la mise en valeur des immeubles patrimoniaux, l'intégration des nouvelles constructions dans leur contexte (existant ou planifié), l'encadrement du domaine public, ainsi que la prise en compte des impacts microclimatiques;
- **l'échelle mezzo**, qui est celle de l'îlot, de l'unité de paysage ou de l'ensemble typomorphologique, dont l'évolution de la forme urbaine est conditionnée par la préservation de la visibilité, de la prédominance et de la mise en valeur d'un repère emblématique, la conservation et la mise en valeur des éléments caractéristiques patrimoniaux d'un secteur patrimonial, ainsi que la relation des constructions entre elles et dans leur contexte;
- **l'échelle macro**, qui est celle du panorama et des points de vue montréalais, dont l'évolution de la forme urbaine est conditionnée par la préservation des vues ainsi que par la contribution des constructions aux paysages montréalais, en particulier l'architecture des niveaux supérieurs visibles des différentes parties du territoire et au-delà de l'île de Montréal (par exemple comme point d'intérêt, comme édifice d'arrière-plan, comme élément d'encadrement d'une vue, etc.).

Identification des niveaux d'intensification urbaine

Afin de pouvoir orienter l'intensification urbaine, l'approche repose sur une lecture du territoire à trois échelles (micro, mezzo et macro) dans un souci d'associer l'aménagement du territoire et l'organisation du transport collectif structurant.

L'approche qualifie ainsi les niveaux d'intensification et les situe sur le territoire. Cette démarche procède d'un croisement entre (a) les résultats de l'analyse des niveaux d'accès au transport collectif structurant⁶ et aux ressources du quotidien dans les milieux de vie et (b) le potentiel de transformation et de mutation des milieux. La qualification qui en résulte participe de la répartition des niveaux d'intensification et des densités minimales souhaitées sur le territoire.

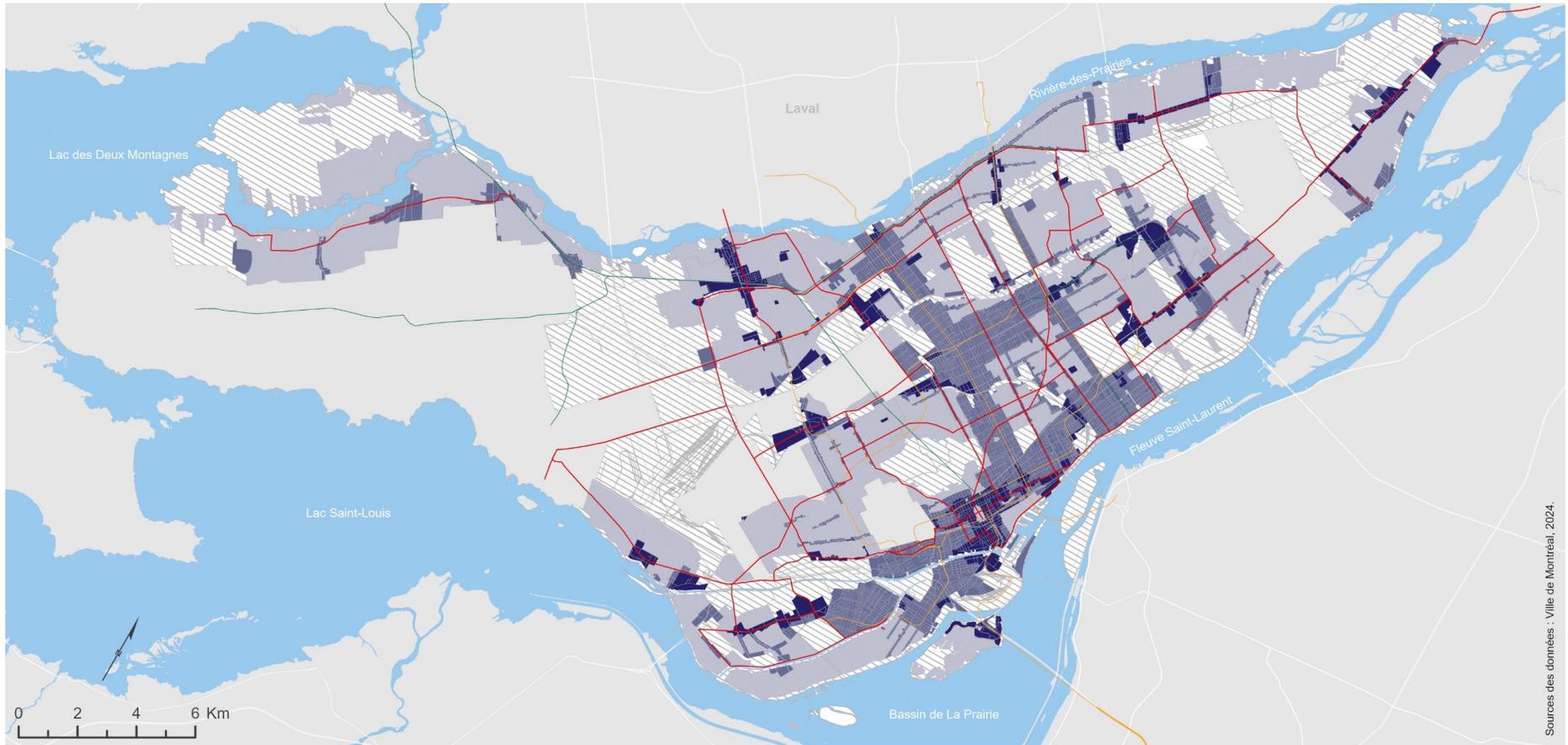
Cette qualification à trois niveaux se présente comme suit :

- les secteurs d'intensification douce;
- les secteurs d'intensification intermédiaire;
- les secteurs d'intensification élevée.

⁶ Source : Boisjoly, G., Apparicio, P., El-Murr, K., Jasso Chávez, J. A., Manaugh, K., Verdier, J., & Waygood, O. (Août 2022). *Accessibilité aux destinations : Développement de méthodologies et d'un outil interactif et paramétrable, Ville des courtes distances* – Document de travail et résultats préliminaires.



Niveaux d'intensification



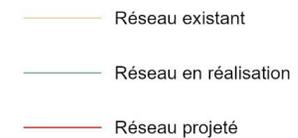
Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte présente les trois niveaux d'intensification urbaine (élevée, intermédiaire et douce) qui s'appliquent dans les aires d'affectation résidentielle et mixte. Les niveaux d'intensification correspondent à des intentions visées de densification et de mixité des milieux ainsi que d'évolution de la forme urbaine. Ils sont déterminés en fonction de la desserte actuelle et projetée en transport collectif structurant, de l'offre de ressources du quotidien et des possibilités de transformation des milieux.

Niveau d'intensification

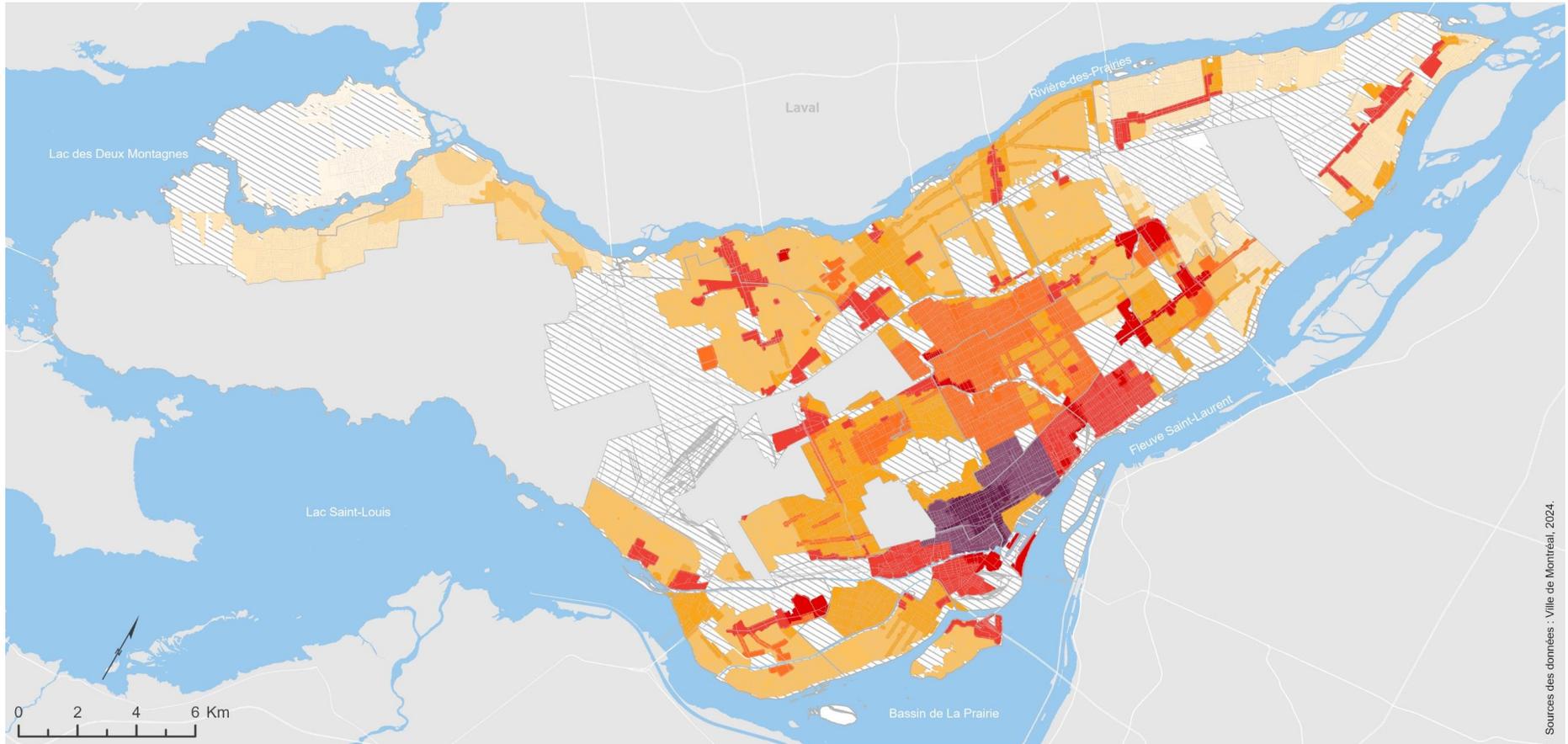


Réseau de transport collectif



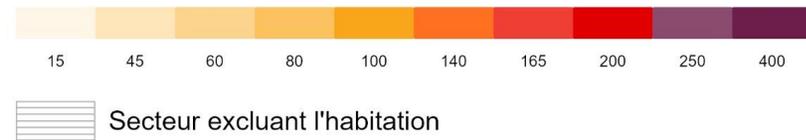


Seuils minimaux moyens de densité nette



Note : La carte présente les seuils minimaux moyens de densité résidentielle qui s'appliquent par niveau d'intensification. La densité prescrite est une densité résidentielle minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare net applicable aux nouvelles constructions dans les affectations « Résidentielle » ou « Mixte » et modulable au sein de chaque niveau d'intensification.

Seuil minimum moyen de densité résidentielle (log./ha net)





Seuils minimaux moyens de densité nette

Le PUM détermine des seuils minimaux moyens de densité nette à atteindre par niveau d'intensification. Il s'agit d'une densité minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare nette. Elle s'applique aux nouvelles constructions dans les affectations « Résidentielle » ou « Mixte ». Cette densité peut être modulée par arrondissement au sein des différents niveaux d'intensification, afin d'assurer une intégration et un respect des caractéristiques du cadre bâti.

Qu'est-ce que l'équivalent-logement?

Pour les fins du calcul des seuils minimaux moyens de densité nette, et ce, afin d'assurer la mixité des milieux dans les affectations « Résidentielle » ou « Mixte », un équivalent-logement peut être appliqué pour les usages non résidentiels (commerce, bureau, commerce ou bureau avec activités de production reliées, équipement collectif ou institutionnel). Cet équivalent-logement est déterminé sur la base d'un logement pour 90 m² de superficie de plancher d'un usage non résidentiel.



Photo 2-18 Placette Faillon – Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

© Louis-Étienne Doré



Photo 2-19 Quartier international – Arrondissement de Ville-Marie

Objectifs

- **Objectif 2.1 – Orienter l'intensification urbaine selon l'accès au transport collectif structurant**
- **Objectif 2.2 – Favoriser une intensification urbaine adaptée au contexte et consolidant les ressources du quotidien**
- **Objectif 2.3 – Accompagner l'intensification urbaine d'une amélioration de la qualité de cadre de vie au bénéfice de l'ensemble de la communauté**

Objectif 2.1

Orienter l'intensification urbaine selon l'accès au transport collectif structurant

- en maximisant l'occupation du sol dans les secteurs d'opportunité présentant un fort potentiel de développement et desservis ou à desservir par le réseau de transport collectif structurant (centres commerciaux, secteurs en déclin ou sous-utilisés, friches industrielles, etc.);
- en consolidant les secteurs établis desservis ou à desservir par le réseau de transport collectif structurant;
- en adaptant le processus de planification de l'intensification urbaine avec le déploiement du réseau de transport collectif.

L'approche d'intensification urbaine articule l'urbanisme et la mobilité pour assurer un développement du territoire qui réponde aux enjeux de transition écologique équitable pour lesquels la Ville s'est engagée à intervenir. Ainsi, la présence d'un réseau de transport collectif structurant offre les conditions propices à la densification et à la mixité des milieux qu'il dessert. Au même titre, la densité de l'occupation du territoire doit permettre de renforcer le déploiement du réseau de transport collectif structurant. L'approche doit ainsi permettre de développer ou redévelopper les secteurs desservis ou à desservir par le transport collectif structurant afin d'y assurer une offre suffisante et diversifiée de logements, d'équipements collectifs, d'espaces publics, de commerces et de services répondant équitablement aux besoins des ménages.

Cette planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité est adaptative afin de tenir compte des grands projets de transport collectif structurant à venir. Elle repose sur un mécanisme d'actualisation du PUM permettant d'évaluer l'opportunité de modifier les niveaux d'intensification à proximité de ceux-ci.



Photo 2-20 Exemples de formes urbaines montréalaises



Objectif 2.2

Favoriser une intensification urbaine adaptée au contexte en consolidant les ressources du quotidien

- en assurant une densification et une évolution de la forme urbaine qui tiennent compte de la capacité et des caractéristiques des milieux d'insertion;
- en encadrant une forme urbaine tenant compte de l'échelle humaine et soutenant un environnement piétonnier accessible, confortable et animé;
- en promouvant la qualité en design et en architecture;
- en articulant l'intensification urbaine avec une diversité et une mixité de fonctions;
- en améliorant la capacité d'adaptation des milieux aux changements climatiques.

Les trois niveaux d'intensification urbaine permettent d'encadrer la densité d'occupation du sol visée ainsi que l'évolution souhaitée de la forme urbaine en lien avec les caractéristiques et potentialités des milieux.

Les secteurs d'intensification urbaine élevée jouent un rôle considérable dans la densification des milieux dotés d'infrastructures de transport collectif, d'équipements collectifs, de commerces et de services de proximité et dans l'opportunité de leur bonification. Ce sont les secteurs voués à accueillir des transformations majeures de la forme urbaine et les plus fortes densités. L'intensification s'y déploie dans différents contextes qui présentent des potentiels et des défis particuliers. Au centre-ville, les nouvelles constructions, les transformations ou les agrandissements s'inscrivent dans un milieu bâti à forte valeur patrimoniale et paysagère. Les projets s'effectuant généralement sur des sites intercalaires, ils doivent prendre en compte des objectifs d'intégration harmonieuse avec le cadre bâti existant. Dans les milieux en transformation, desservis ou à desservir en transport collectif structurant, les aménagements nécessitent une vision et une cohérence d'aménagement d'ensemble. Généralement de grande envergure, les interventions doivent viser une modulation des hauteurs et des volumes construits, une relation à la rue à échelle humaine, ainsi que des transitions graduelles avec les milieux avoisinants d'échelle

inférieure, le cas échéant. Même s'il s'agit de milieux à transformer, certains doivent intégrer des exigences liées au patrimoine et aux vues. Dans l'ensemble des milieux d'intensification élevée, quel que soit le contexte, l'architecture des édifices doit contribuer aux qualités des milieux, à l'encadrement du domaine public et prendre en compte les effets microclimatiques des nouvelles constructions. Les transformations urbaines doivent soutenir la consolidation ou la création de quartiers complets, compacts, résilients et inclusifs, en maximisant les cobénéfices de la densification pour la collectivité.

Les secteurs d'intensification intermédiaire visent les secteurs présentant des opportunités de densification de l'occupation du sol et d'évolution de la forme urbaine. Le potentiel de construction y est valorisé en raison notamment de la desserte en transport collectif et/ou de ressources du quotidien. L'évolution de la forme urbaine se fait en lien avec les dimensions de l'espace public ou de la trame bâtie existante, à partir d'une lecture fine du contexte et de ses potentialités de transformation. La hauteur des nouvelles constructions doit être déterminée selon deux types de mécanismes. Elle peut être définie de manière équivalente à la largeur de la voie publique, afin de préserver une proportion harmonieuse entre la voirie et les constructions qui la bordent. Elle peut également être définie selon un principe de doublement par rapport au cadre bâti existant afin de permettre une évolution des formes bâties adaptées à leur milieu d'insertion. Ceci permet ainsi d'accueillir une densification créatrice de valeur ajoutée pour les secteurs visés – nouveaux logements, commerces, emplois et équipements collectifs – tout en préservant le caractère et l'attrait des milieux, en particulier dans les secteurs patrimoniaux.

Les secteurs d'intensification douce permettent de préserver les caractéristiques et les qualités des milieux établis ne présentant pas d'opportunités de mutation du tissu urbain. L'approche permet des transformations légères du cadre bâti existant sans changement important de la forme urbaine et des fonctions, afin de maintenir l'homogénéité des milieux et de reconnaître le capital bâti d'intérêt patrimonial. L'objectif est d'y permettre une densification douce par l'ajout ponctuel de logements (par exemple, l'aménagement d'unités d'habitation accessoires), l'insertion de nouvelles constructions ainsi que l'intégration de nouveaux équipements, de services et de fonctions complémentaires compatibles pour répondre aux besoins du milieu.

Quel est le lien entre intensification et densité?

La densité est un indicateur permettant de mesurer l'occupation du sol sur un territoire. Elle constitue une des composantes contribuant à l'intensification urbaine. Souvent associée à des bâtiments de grande hauteur, la densité n'est pourtant pas forcément synonyme de verticalité et peut se traduire selon les milieux par différentes formes et typologies de bâtiments (multiplex, conciergerie, bâtiment multifamilial de moyenne hauteur, tour, etc.) et divers modes de répartition dans l'espace (implantation, distance entre les bâtiments, rapport construit/non construit, etc.).

Source : Fahey et associés. (2020). *Décoder la densité* (Réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050).

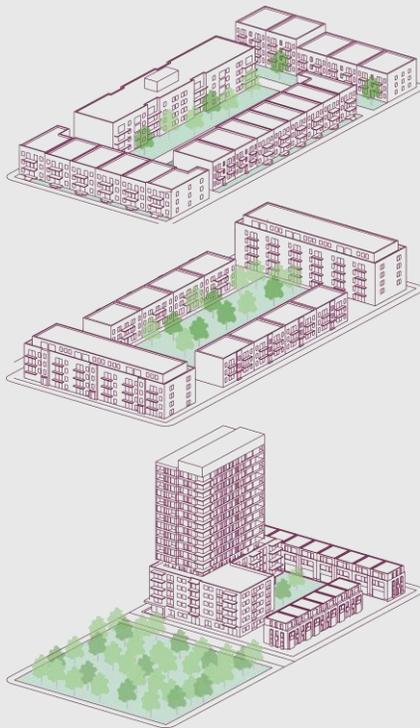


Figure 2-6 Formes de la densité

Quels sont les enjeux de l'intensification urbaine sur la capacité des réseaux?

L'intensification urbaine peut venir exercer une pression sur la capacité des réseaux d'égout et d'aqueduc ainsi que sur les besoins en matière de protection incendie.

La capacité réelle des réseaux et l'opportunité de procéder à des travaux d'ajout, de rehaussement ou de construction d'équipements ou d'infrastructures ne peuvent être dissociées du potentiel théorique de développement d'un site.

Ces enjeux sont au cœur de l'action publique, laquelle participe directement au séquençage de l'intensification à la lumière des ressources financières à sa disposition et, le cas échéant, des conditions préalables à l'émission de permis, comme en matière d'entente relative aux travaux municipaux.

Le PUM identifie au chapitre 4 les secteurs d'opportunité faisant l'objet de facteurs limitants en matière de gestion des eaux pluviales et usées en lien avec la capacité des réseaux d'égout qui devront faire l'objet d'étude hydraulique afin d'évaluer les conséquences sur ces derniers. Ainsi, outre les efforts de conception à réaliser, des solutions locales pourront être mises en place afin de diminuer et de protéger des risques d'inondation ou de refoulement sur les aménagements existants ou futurs.



Qu'est-ce que la qualité en design et en architecture?

La qualité en design et en architecture⁷ conjugue la durabilité, la créativité et l'innovation pour accompagner la transition écologique équitable du territoire. Elle s'applique à différentes échelles : au mobilier, aux bâtiments et aux terrains ainsi qu'aux espaces publics qui composent la ville et contribuent au bien-être de la population. Pour ce faire, la qualité en design et en architecture mobilise les principes du design universel, intègre l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), contribue à la performance environnementale et à l'économie des ressources, favorise la cohésion sociale et le vivre-ensemble dans l'ensemble des projets. Elle se traduit par des aménagements qui sont bien intégrés, pérennes, adaptables, inclusifs et fonctionnels, aussi bien qu'esthétiques, attrayants, conviviaux et créateurs de valeur.



Photo 2-21 Carré des Arts, SID LEE architecture et ADHOC architectes – Arrondissement de Ville-Marie

⁷ Source : Adapté de Ville de Montréal. (2019). *Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture*.

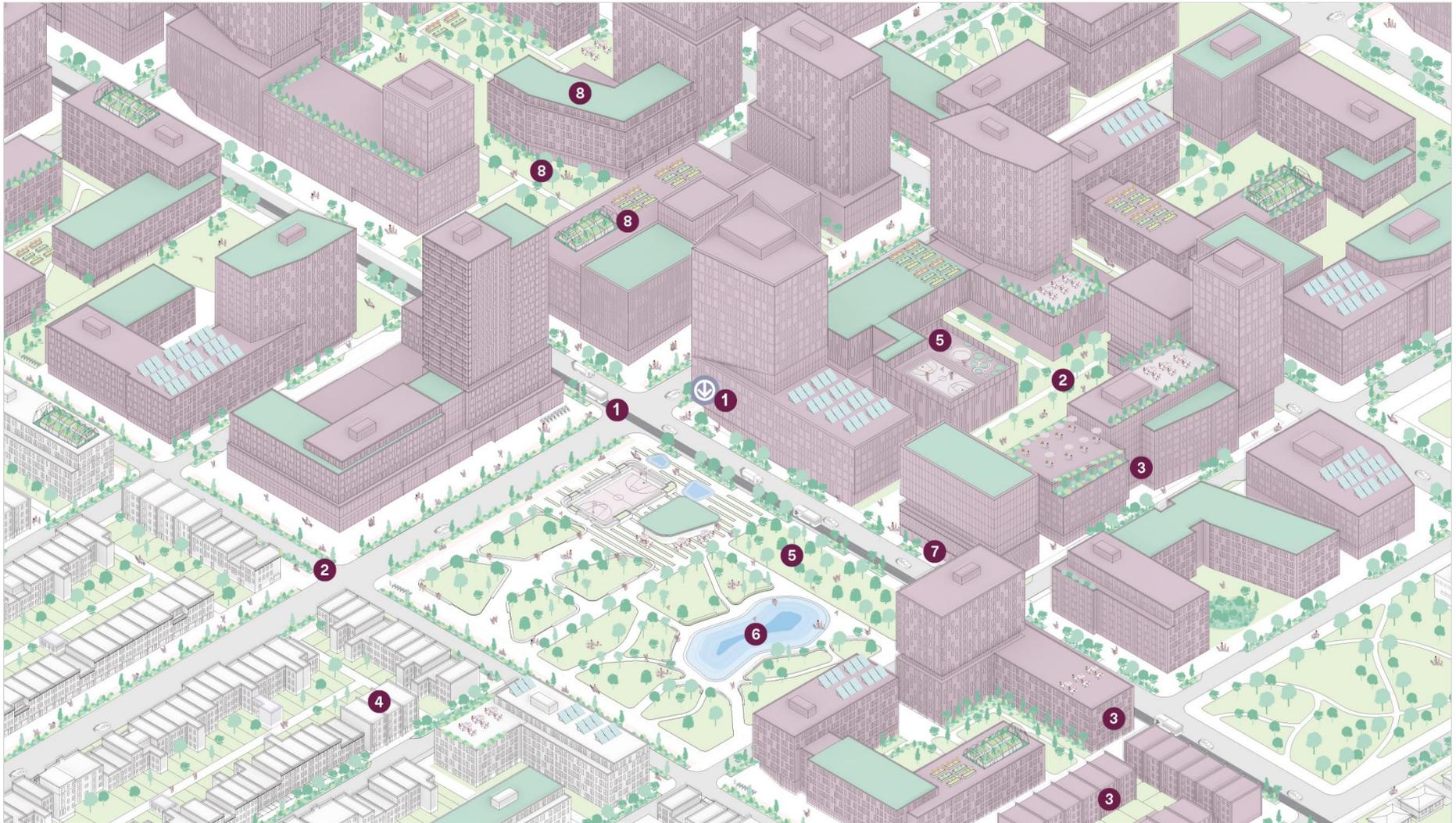


Figure 2-7 Potentiels d'évolution de la forme urbaine et cobénéfices associés dans les secteurs d'intensification élevée

L'évolution de la forme urbaine dans les secteurs d'intensification élevée peut se traduire de différentes façons (volume, gabarit, implantation, hauteur, etc.). Les avantages reliés à l'intensification urbaine sont multiples :

1. Une optimisation du réseau de transport collectif structurant
2. Une bonification et une interconnexion des réseaux actifs et une perméabilité de la trame urbaine
3. Une augmentation et une diversification de l'offre résidentielle
4. Une préservation et une valorisation du bâti patrimonial et des vues
5. Une bonification de l'offre d'équipements collectifs, d'espaces publics et de parcs
6. Un aménagement d'espaces publics résilients (parcs éponges)
7. Une bonification de l'offre de commerces de proximité
8. Une maximisation du verdissement sur le domaine privé

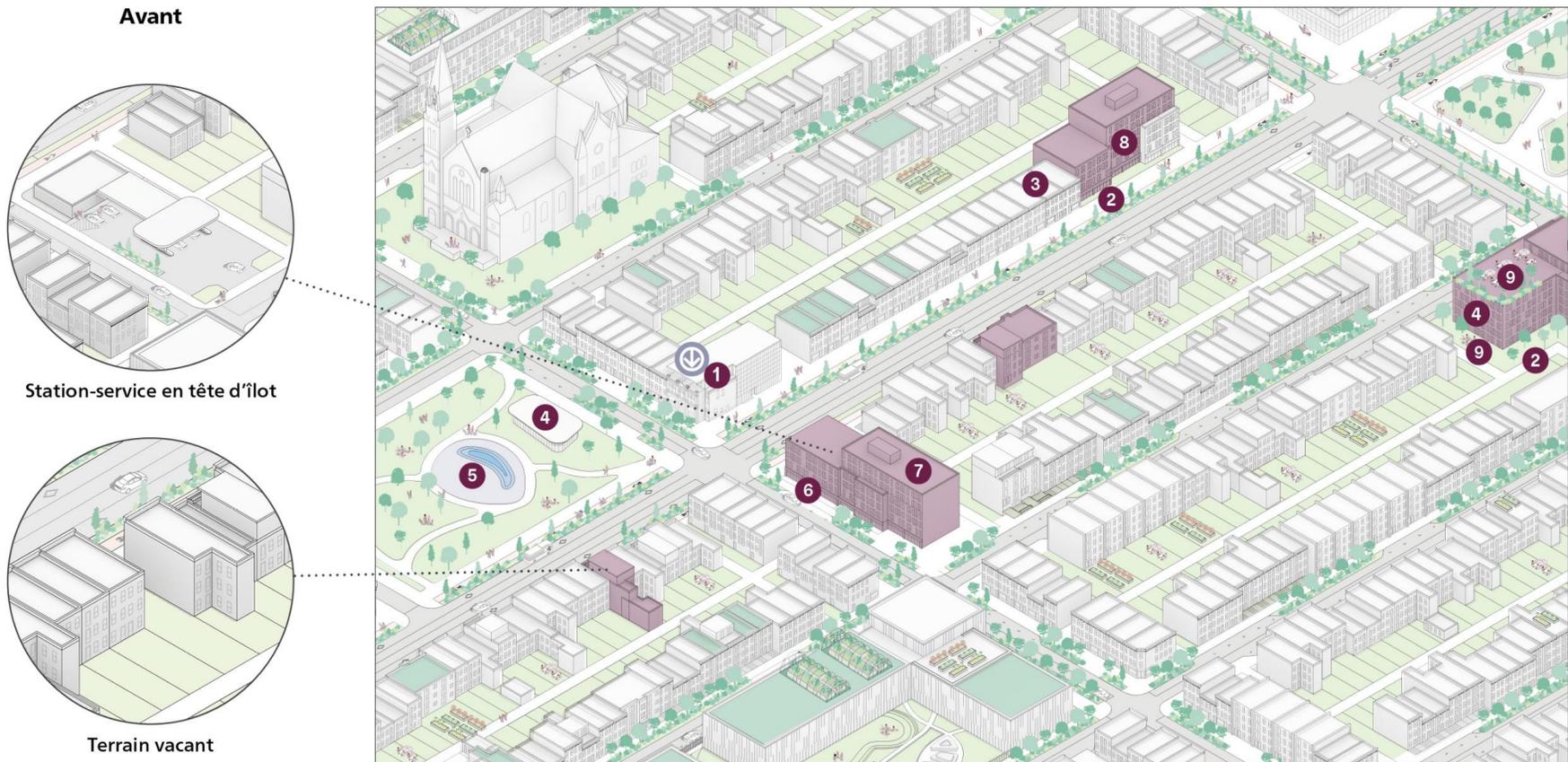


Figure 2-8 Potentiels d'évolution de la forme urbaine et cobénéfices associés dans les secteurs d'intensification intermédiaire

L'évolution de la forme urbaine dans les secteurs d'intensification intermédiaire peut se traduire de différentes façons (vol ume, gabarit, implantation, hauteur, etc.).

Les avantages reliés à l'intensification urbaine sont multiples :

1. Une optimisation du réseau de transport collectif structurant
2. Une consolidation et une interconnexion des réseaux actifs
3. Une préservation et une valorisation du bâti patrimonial
4. Une consolidation de l'offre d'équipements collectifs, d'espaces publics et de parcs
5. Un aménagement d'espaces publics résilients (parcs éponges)
6. Une consolidation de l'offre de commerces de proximité
7. Une évolution de la forme urbaine proportionnelle au cadre bâti environnant et aux dimensions de l'espace public
8. Un traitement architectural et morphologique respectant les qualités du cadre bâti du milieu d'insertion
9. Une maximisation du verdissement sur le domaine privé



Figure 2-9 Potentiels d'évolution de la forme urbaine et cobénéfices associés dans les secteurs d'intensification douce

L'évolution de la forme urbaine dans les secteurs d'intensification douce peut se traduire de différentes façons (volume, gabarit, implantation, hauteur, etc.) :

1. L'ajout d'une mezzanine à un bâtiment existant
2. L'ajout d'un étage à un bâtiment existant
3. L'insertion d'un nouveau bâtiment qui respecte les caractéristiques du cadre bâti existant
4. La construction d'une unité d'habitation accessoire (UHA) attachée au bâtiment principal
5. La construction d'une unité d'habitation accessoire (UHA) détachée du bâtiment principal

Les avantages reliés à l'intensification urbaine sont multiples :

- Une préservation et une valorisation du bâti patrimonial
- Une évolution de la forme urbaine respectueuse des qualités des milieux d'insertion
- Une maximisation du verdissement sur le domaine privé



Objectif 2.3

Accompagner l'intensification urbaine d'une amélioration de la qualité du cadre de vie au bénéfice de l'ensemble de la communauté

- **en maximisant l'accroissement du verdissement et des espaces ouverts et en renforçant la déminéralisation;**
- **en intégrant la préservation du patrimoine avec l'évolution d'une forme urbaine de qualité, durable et distinctive;**
- **en associant l'intensification urbaine avec l'intégration de logements abordables, sociaux et familiaux;**
- **en associant l'intensification urbaine avec l'intégration d'aménagements ou d'équipements d'intérêt public;**
- **en assurant l'atteinte d'objectifs en matière de performance environnementale des bâtiments ou du site.**

L'intensification urbaine est une approche transversale qui, combinée au financement public, doit offrir des leviers pour améliorer la qualité du cadre de vie de l'ensemble de la communauté. Les bénéfices de l'intensification urbaine doivent s'appliquer dans les différents milieux, en les maximisant selon le niveau d'intensification visé.

L'approche d'intensification urbaine offre notamment les conditions du renforcement de l'offre de logements hors marché (incluant les logements sociaux). En permettant une augmentation du potentiel constructif dans les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée, elle doit contribuer à l'effort de diversification et d'abordabilité du parc résidentiel. L'approche doit contribuer à conserver et à mettre en valeur les éléments d'intérêt patrimonial et paysager. Elle doit permettre d'alléger la pression sur le patrimoine bâti en adaptant les densités et l'évolution de la forme urbaine aux valeurs d'un lieu patrimonial et à ses caractéristiques d'intérêt. Elle tient compte de la capacité limite des constructions lors d'agrandissements, en limitant les opérations de « façadisme » et en renforçant l'encadrement des démolitions. Elle permet également d'agir sur l'offre de lieux de la vie collective dans les milieux existants et dans les secteurs d'opportunité en articulant l'augmentation du potentiel constructif avec une augmentation de l'offre d'espaces publics ou d'équipements collectifs. L'approche s'accompagne aussi de mesures permettant d'agir sur le verdissement des milieux et sur la conception environnementale des bâtiments, afin de maximiser les services écosystémiques rendus (rafraîchissement de l'air, gestion des eaux pluviales, accroissement de la biodiversité, etc.).

Par ses règlements et ses programmes de subvention et d'investissement, Montréal dispose de leviers permettant de générer des cobénéfices en lien avec les nouveaux développements sur son territoire. Elle encourage également les arrondissements à se doter d'un nouvel outil en adoptant un règlement relatif au zonage incitatif. Cet outil doit être utilisé pour améliorer l'offre de logements hors marché, notamment sociaux, la desserte en équipements et en aménagements d'intérêt public, lutter contre les changements climatiques et l'effondrement de la biodiversité ainsi que pour permettre la préservation et la mise en valeur des immeubles de valeur patrimoniale, en échange de la possibilité d'atteindre une capacité de développement supplémentaire. Les modalités d'application et de mise en œuvre de cette procédure doivent être paramétrées en fonction des milieux, des projets et des catégories de contribution.



Photo 2-22 Le Triangle – Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Zonage incitatif

La procédure de zonage incitatif a été introduite en juin 2023 dans la loi modifiant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (PL 16).

Le zonage incitatif est une procédure volontaire, conclue par une entente entre l'arrondissement et le demandeur de permis, par laquelle le demandeur de permis s'engage à fournir des aménagements et des équipements particuliers en échange, par exemple, d'un volume constructif ou d'une hauteur supplémentaire, au-delà des normes maximales prescrites dans la réglementation d'urbanisme d'arrondissement.

Les contributions relatives au zonage incitatif viennent s'ajouter aux exigences déjà en place dans les règlements existants (ex. *Règlement relatif à la cession d'un terrain ou au versement d'une somme aux fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs et de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels ou destinés à un centre de service scolaire*⁸, *Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux*⁹, *Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments, etc.*)¹⁰.

Toutefois, le zonage incitatif ne doit pas être interprété comme un mécanisme conférant à un propriétaire ou à un promoteur des droits de développement additionnels. La disponibilité et l'application de la procédure de zonage incitatif dépendent des modalités de contribution exigées, de l'examen de la demande de permis et de l'éligibilité des contributions proposées.

⁸ *Règlement relatif à la cession d'un terrain ou au versement d'une somme aux fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs et de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels ou destinés à un centre de service scolaire*, Ville de Montréal, 17-055, entré en vigueur le 19 juin 2017.

⁹ *Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux*, Ville de Montréal, 08-013, entré en vigueur le 5 mai 2008.

¹⁰ *Règlement sur la construction et la transformation de bâtiment*, Ville de Montréal, 11-018, entré en vigueur le 3 décembre 2011.



Orientation 2 Exemples de mesures

- Mettre en œuvre un mécanisme d'actualisation du PUM en lien avec l'implantation d'un nouveau service ou le prolongement du réseau de transport collectif structurant.
- Encourager l'adoption de planification détaillée, concertée, dans les secteurs d'intensification élevée.
- Développer un mécanisme de planification concertée avec les différentes parties prenantes et acteurs clés contribuant à l'offre de services aux citoyennes et citoyens dans le cadre de projets générant une augmentation importante de l'offre de logements.
- Encourager les arrondissements à adopter un règlement sur le zonage incitatif, en vertu des nouveaux pouvoirs de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, afin de générer des cobénéfices en échange de la possibilité d'atteindre une capacité de développement supplémentaire.

Orientation 2 Cibles

- En 2050, 78 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche d'un point d'accès du réseau de transport collectif structurant.
- En 2050, 75 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien.



Photo 2-23 Habitations Saint-Michel Nord – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

© Louis-Étienne Doré



Orientation 3

Bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation

Montréal réaffirme sa volonté de faire du logement et du maintien de son abordabilité, sa priorité en habitation.

Malgré 135 000 mises en chantier réalisées entre 2004 et 2021 et les efforts de production de logements abordables et sociaux, l'offre de logements reste insuffisante pour répondre aux besoins de la population montréalaise et à la capacité de payer des ménages. Il s'ensuit des pressions élevées sur le marché résidentiel. En 20 ans, le coût pour se loger et le taux d'effort¹¹ des ménages ont considérablement augmenté, et Montréal traverse une crise du logement sans précédent. La difficulté d'accès au logement rend indispensable l'intervention des pouvoirs publics. En améliorant l'accès à un logement adapté aux besoins des Montréalaises et des Montréalais dans toute leur diversité, Montréal vise à demeurer une ville accueillante, équitable et inclusive.

Il est donc nécessaire de repenser l'ensemble de l'offre résidentielle en développant une offre hors marché et complémentaire au parc existant afin de contrebalancer la hausse des prix du parc immobilier privé et répondre de manière pérenne aux besoins des ménages, et ce, quel que soit le type de produit résidentiel ou le quartier.

Pour cela, il est nécessaire d'assurer une mobilisation élargie de tous les acteurs de l'écosystème de l'habitation dont, au premier chef, les gouvernements. Ceux-ci ont un rôle central à jouer, tant en matière de logement social que de services d'accompagnement pour les ménages vivant une instabilité résidentielle. Montréal est également un acteur clé en raison des outils dont elle dispose qui lui permettent d'accélérer et de multiplier la création de logements hors marché.

La production résidentielle doit soutenir la diversité des logements sans se faire au détriment de sa qualité. Une attention particulière est portée à la qualité de conception de ceux-ci ainsi qu'aux espaces qui les bordent et qui composent le prolongement du lieu de vie (balcons, cours, espaces communs, etc.). L'amélioration de la qualité doit miser sur la lutte contre l'insalubrité des logements, l'entretien et la rénovation des bâtiments, leur adaptabilité ainsi que leur résilience climatique et leur efficacité énergétique.

¹¹ Part du revenu consacrée au loyer. Le taux d'effort est considéré comme élevé lorsque plus de 30 % du revenu brut des ménages est consacré à l'habitation.



Besoins projetés en matière d'habitation

Mises en chantier

Montréal doit disposer d'une offre résidentielle suffisante afin d'éviter une pénurie de logements qui aggraverait la hausse des prix. La population montréalaise continuera de croître dans les prochaines décennies, principalement alimentée par l'immigration internationale.

À cet effet, les projections varient selon les hypothèses qui les alimentent. Sur la base des sources disponibles, la Ville retient un scénario de référence selon lequel la population de Montréal devrait s'accroître de 4 100 ménages par année d'ici 2050.

Afin de tenir compte des pertes de logement et de l'occupation à des fins de résidences secondaires ou touristiques, le nombre de mises en chantier doit toujours être supérieur à celui de la création de ménages. Un ratio de 1,5 nouveau logement par nouveau ménage privé a été établi sur la base des données disponibles, pour un besoin total de 6 150 nouveaux logements annuellement.

À ce chiffre s'ajoute un manque à combler d'environ 57 000 logements (données de 2023) qui se manifeste par une pénurie d'offres sur le marché. En additionnant ces logements manquants aux besoins anticipés, les besoins à combler d'ici 2050 sont estimés à 224 500 logements. Afin de combler ce déficit au cours des 10 prochaines années, les mises en chantier devraient s'élever à 12 000 logements annuellement pendant cette période.

Logement hors marché

La pénurie de logements est particulièrement prononcée pour les ménages à revenu faible et modeste. Les indicateurs en ce sens sont clairs. On compte 142 000 ménages locataires, sur 519 000 en 2021, consacrant plus de 30 % de leurs revenus à se loger sur le seul territoire de Montréal, soit plus d'un ménage locataire sur quatre. Les hausses records de loyers et de prix observées dans les dernières années accentuent ce phénomène, affectant jusqu'aux ménages à revenu moyen. Ces phénomènes sont susceptibles d'accroître le nombre de ménages pour qui se loger convenablement devient un enjeu. Selon les données les plus récentes, on dénombrait près de 4 700 personnes en situation d'itinérance visible dans l'agglomération de Montréal, un nombre en hausse de 33 % en quatre ans. La principale cause de l'itinérance est désormais l'expulsion du logement.

Au début de l'année 2024, on comptait environ 63 000 logements hors marché à Montréal, principalement détenus par des coopératives et des organismes à but non lucratif (OBNL). Ceux-ci représentaient 6,9 % de l'ensemble des logements. Cette part doit s'accroître afin de répondre à l'ensemble des besoins et de contribuer à équilibrer le marché. Montréal se donne comme cible d'atteindre un total de 20 % de logements hors marché d'ici 2050. Pour atteindre cette cible, la ville devra compter 229 000 logements hors marché, ce qui nécessitera l'ajout d'environ 6 000 logements hors marché par année d'ici 2050. Ceux-ci seront autant le résultat de la construction de nouveaux logements que de l'acquisition de logements par des sociétés paramunicipales et des OBNL.

Une attention particulière sera accordée aux secteurs à proximité du transport collectif structurant afin de s'assurer en priorité que les cibles y sont atteintes.



Abordabilité résidentielle

De manière générale, un logement est abordable pour un ménage s'il répond à ses besoins et à sa capacité de payer. Comme ceux-ci varient selon les ménages, l'abordabilité forme un continuum qui couvre l'ensemble des ménages. Pour traduire cette réalité, la Ville de Montréal s'est dotée d'un continuum de loyers et de prix d'acquisition qui donne des balises pour fixer des prix et des loyers abordables en fonction des différents quintiles de revenus :

- les loyers modiques sont abordables pour les ménages à faibles revenus, soit ceux du premier quintile;
- les logements à loyer réduit, plus abordables que la moyenne du marché, correspondent à la capacité de payer des ménages du deuxième quintile de revenus;
- les logements à loyer intermédiaire, abordables pour les ménages du troisième quintile de revenus, peuvent être plus chers que la moyenne du marché, mais moins que des logements comparables, en particulier ceux sur le marché neuf;
- l'accession à la propriété abordable vise les ménages situés dans les troisième et quatrième quintiles de revenus;
- les loyers et les prix de marché sont généralement accessibles aux ménages du cinquième quintile et ne nécessitent pas d'actions ciblées. Ce segment contribue et bénéficie à l'ensemble des quintiles.

Tableau 2-1 Continuum de l'abordabilité du logement

Quintiles de revenus	Types de loyers	
1 ^{er} quintile	Loyers modiques	
2 ^e quintile	Loyers réduits	
3 ^e quintile	Loyers intermédiaires	Accession à la propriété abordable
4 ^e quintile	Loyers de marché	
5 ^e quintile		

Source : Ville de Montréal. (Avril 2023). *Chantier Montréal abordable – Rapport d'étape du comité-conseil, Déclaration commune pour une ville abordable et résiliente.*



Qu'est-ce que le logement abordable?

Tous les logements pour lesquels un engagement quant à l'abordabilité a été pris auprès de la Ville, d'un gouvernement ou d'un de leurs mandataires, et ce, jusqu'à la fin de cet engagement. Les logements abordables peuvent être offerts à la location ou à la vente et être détenus par tout propriétaire, incluant une entreprise privée.

Qu'est-ce que le logement social?

Logement locatif destiné aux ménages à revenu faible et modeste ou ayant des besoins particuliers, détenus et gérés par une entité qui assure leur vocation sociale de manière pérenne. Le logement social constitue une forme de logement hors marché.

Qu'est-ce que le logement familial?

Un logement familial peut être un logement social, hors marché ou au prix du marché, dans la mesure où il comporte au moins trois chambres et une superficie suffisante pour une famille.

Qu'est-ce que le logement hors marché?

Tous les logements détenus par une entité à mission sociale (coopérative, OBNL, société paramunicipale ou fiducie d'utilité sociale) qui ne vise pas à réaliser des profits. On y inclut aussi les propriétés qui restent abordables à long terme grâce à un contrôle du prix de revente.

Objectifs

- **Objectif 3.1 – Accroître l'offre de logements et sa diversité**
- **Objectif 3.2 – Accroître le patrimoine collectif de logements à l'abri de la spéculation**
- **Objectif 3.3 – Assurer l'abordabilité et la rénovation du parc de logements locatifs et offrir des conditions de logement décentes**
- **Objectif 3.4 – Renforcer le niveau de qualité de l'habitat, de l'immeuble au milieu de vie**

Objectif 3.1

Accroître l'offre de logements et sa diversité

- en densifiant la fonction résidentielle selon les niveaux d'intensification;
- en augmentant la production de logements hors marché, notamment sociaux et familiaux;
- en favorisant une diversité de typologies de logements et de nouvelles formes d'habiter.

L'accès à un logement est actuellement contraint par le marché. En effet, on assiste à une augmentation des prix et à un écart grandissant de la capacité de payer des ménages et du seuil d'abordabilité. Cet écart se creuse par ailleurs entre les secteurs les plus attractifs, notamment ceux desservis par les transports collectifs structurants, et dans certaines gammes de produits résidentiels, tels que les logements de trois chambres ou les plex, qui sont devenus inaccessibles à une partie grandissante des ménages montréalais.

L'augmentation de l'offre de logement doit se faire sur l'ensemble du territoire. Toutefois, c'est au sein des secteurs d'intensification intermédiaire et élevée, dans les espaces appelés à se transformer, que le développement sera le plus important. En effet, ces secteurs, qui donneront accès à de nombreux services, dont le transport actif et collectif structurant, devront accueillir une diversité de personnes, y compris des familles et des ménages à revenu faible, modeste et moyen. L'intensification urbaine offre les conditions pour combler les déficits au niveau de l'offre de logements et assurer la création de milieux de vie complets.

L'accroissement du prix du foncier est un des obstacles à la réalisation de logements hors marché, notamment sociaux. Les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée présentent le plus fort potentiel de contribution à l'effort de développement du parc hors marché et à l'atteinte des cibles en matière d'abordabilité. Articulés avec les niveaux d'intensification, certains outils dont la Ville dispose sont particulièrement adaptés au développement des logements hors marché. C'est le cas du *Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial*¹². Celui-ci vise à obtenir l'inclusion de logements sociaux, abordables et familiaux et dont les retombées se matérialisent principalement dans les projets d'envergure. Ces retombées pourront également

être bonifiées grâce à l'exercice des nouveaux pouvoirs en matière de zonage incitatif.

Construire, c'est profiter des opportunités pour miser sur des typologies montréalaises qui ont fait leurs preuves, diversifier ces typologies résidentielles, mais également réinventer de nouveaux modes d'habiter. Cette diversification de l'offre permet de répondre aux besoins et attentes des Montréalaises et des Montréalais qui sont changeants selon les périodes de leur vie. Ainsi, Montréal entend d'ailleurs poursuivre son engagement en faveur du logement familial.

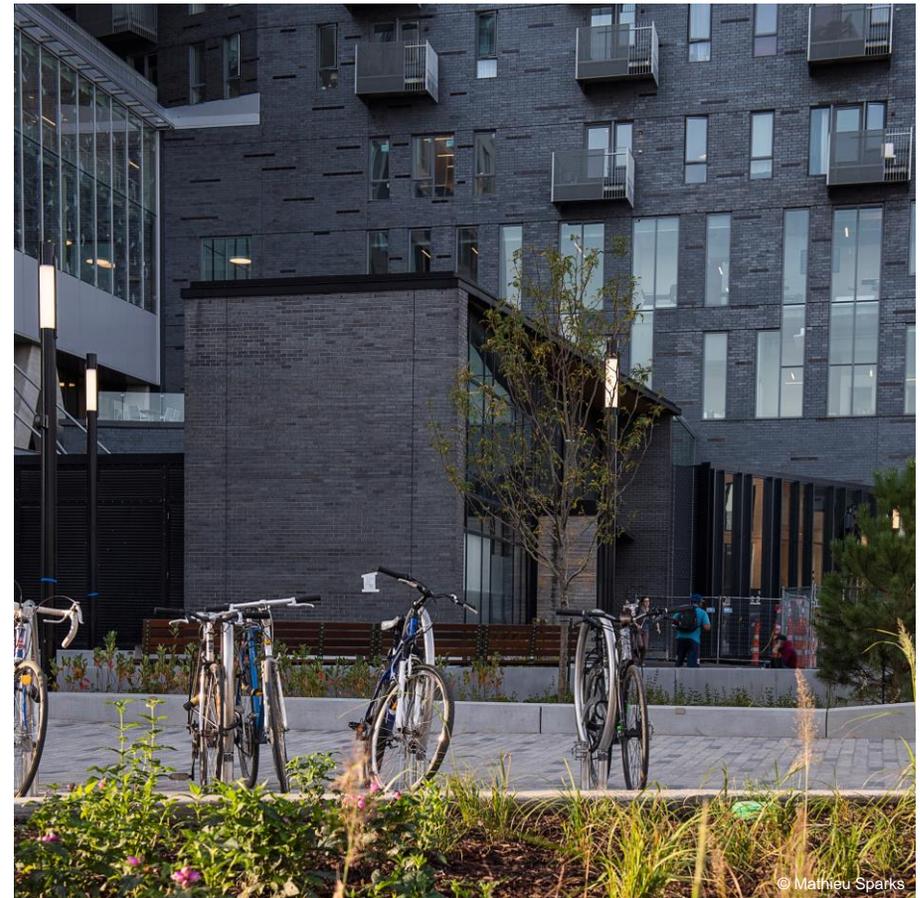


Photo 2-24 Îlot Rosemont : logements pour personnes âgées à revenu faible ou modeste autour de la station de métro Rosemont – Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie

¹² Ville de Montréal, Règlement 20-041, entré en vigueur le 1^{er} février 2021.

Objectif 3.2

Accroître le patrimoine collectif de logements à l'abri de la spéculation

- en offrant des solutions de financement innovantes qui maximisent les retombées des investissements privés et gouvernementaux;
- en facilitant la mise en œuvre de projets hors marché;
- en promouvant des stratégies d'acquisition de bâtiments existants;
- en soutenant la capacité du secteur communautaire à accroître et maintenir son parc de manière autonome;
- en développant des solutions innovantes et pérennes pour faciliter l'accès à un logement abordable adapté pour les populations vulnérables et les communautés autochtones.

Les coopératives, OBNL et sociétés paramunicipales en habitation gèrent un patrimoine collectif qui permet à quelque 63 000 ménages montréalais de se loger convenablement à un coût raisonnable dans une diversité de quartier. Ces logements issus de plus de 60 ans d'action en habitation de la Ville et des gouvernements, leur vocation est protégée à long terme par la mission des organismes qui les détiennent. La clé du maintien de l'abordabilité de Montréal réside dans l'expansion de cette offre de logement alternative au marché privé. Pour atteindre les cibles ambitieuses qu'elle s'est données, la Ville de Montréal mise sur une stratégie qui repose autant sur la construction neuve que sur l'acquisition d'immeubles privés par des acteurs qui en préserveront leur mise hors marché à long terme.

Dans l'objectif de faire de Montréal une ville abordable et inclusive, il est important d'agir pour offrir des conditions de logement sécuritaires et adaptées aux populations les plus impactées par les iniquités systémiques et toutes les formes de discriminations. Une attention particulière doit également être apportée aux communautés autochtones qui font particulièrement face à des conditions socioéconomiques inéquitables faisant obstacle à leur accès à un logement décent et abordable.



Photo 2-25 Coopérative intergénérationnelle d'habitation des Bassins du havre – Arrondissement du Sud-Ouest

Objectif 3.3

Assurer l'abordabilité et la rénovation du parc de logements locatifs et offrir des conditions de logement décentes

- en limitant l'érosion du parc de logements locatifs;
- en intensifiant les initiatives de lutte à l'insalubrité;
- en contrant les stratégies d'éviction abusives;
- en encourageant la rénovation du parc existant dans une perspective d'amélioration de la performance énergétique;
- en encourageant l'adaptation des logements aux besoins des personnes vieillissantes ou vivant avec une incapacité ou personnes ayant une limitation fonctionnelle.

Pour répondre à la demande croissante en logements et au maintien de l'abordabilité du territoire, il est nécessaire de mettre à profit le parc locatif actuel. Ainsi, pour maintenir l'attractivité et l'habitabilité du parc existant, il est primordial de garantir l'entretien, la salubrité et la performance énergétique des logements. Surtout, il est urgent d'agir pour assurer la stabilité des populations dans leur milieu face aux processus de gentrification des quartiers et aux stratégies d'éviction abusives.

Afin de promouvoir l'équité et l'inclusion sur l'ensemble de son territoire, Montréal entend mettre en place les conditions favorisant l'accès à des logements et des milieux de vie répondant aux besoins de sa population, quelle que soit l'étape du cycle de vie. La proportion de personnes vivant avec une incapacité est appelée à augmenter dans les années à venir en raison du vieillissement de la population. La prise en compte des différents types de limitations fonctionnelles est donc essentielle et implique des mesures d'accompagnement renforcées pour l'accessibilité et l'adaptation du domicile.



Photo 2-26 Coopérative d'habitation Le Réverbère destinée aux familles et personnes âgées autonomes ou en légère perte d'autonomie – Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie

Objectif 3.4

Renforcer le niveau de qualité de l'habitat, de l'immeuble au milieu de vie

- en assurant la qualité de conception et architecturale des logements et des espaces partagés;
- en facilitant l'accès à des espaces extérieurs;
- en favorisant l'accessibilité universelle des nouveaux logements;
- en favorisant l'adaptabilité et l'évolution des logements dès la phase de conception.

En plus d'assurer une transition écologique équitable du parc de logements, notamment en matière de performance énergétique et de résilience face aux événements climatiques, il est nécessaire de favoriser une meilleure qualité de conception et de construction des projets immobiliers résidentiels pour répondre à certains types de besoins de la population. La taille des logements, leur conception (ex. logement traversant), leur orientation, l'accès à des espaces extérieurs sont des composantes essentielles pour garantir de bien vivre dans son logement. Outre ces aspects qualitatifs, le logement doit également être adaptable afin de répondre aux diversités de situations et à l'évolution des besoins et des modes d'habiter.

L'accessibilité universelle est un moyen de lever les obstacles dans le logement et d'améliorer l'accès au milieu de vie. Des mesures qui couvrent l'ensemble des activités quotidiennes sont à mettre en place, et ce, afin de permettre aux personnes en ayant besoin d'être autonome dans leur logement et de faciliter l'accès à leur milieu de vie.



Photo 2-27 Jardins communautaires du projet d'habitation Le Triangle – Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce



Orientation 3 **Exemples de mesures**

- Poursuivre l'application du Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial et en bonifier les retombées en arrimant les zones d'abordabilité avec les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée.
- Mobiliser les leviers offerts par le zonage incitatif afin de bonifier l'offre en matière de logement hors marché, notamment social et familial, dans les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée.
- Développer des modes de financement adaptés pour les paramunicipales et OSBL.
- Déployer les outils disponibles pour l'acquisition, la conservation et la cession d'immeubles à des fins de réalisation de logements hors marché.
- Accélérer le développement de logements sociaux avec soutien adapté aux populations ayant des limitations fonctionnelles, des besoins particuliers (notamment les autochtones) et aux personnes vulnérables.

Orientation 3 **Cibles**

- En 2050, Montréal compte 1 120 000 logements.
- En 2050, Montréal compte 20 % de logements hors marché sur son territoire, dont au moins 75 % de logements sociaux.



© Ville de Montréal

Photo 2-28 Vue d'une partie du centre-ville de Montréal



Orientation 4

Dynamiser les espaces à vocation économique et commerciale par une organisation stratégique et écoresponsable du territoire

Montréal constitue la locomotive économique du Québec. Sa force repose sur une structure économique diversifiée où se côtoient un secteur tertiaire dynamique et une industrie manufacturière résiliente qui bénéficient d'une forte concentration de talents, d'entreprises innovantes et créatives ainsi que d'institutions universitaires de grande qualité. Tirant profit de son emplacement géographique stratégique, de la présence du port et de l'interconnexion des réseaux de transport de marchandises sur son territoire, Montréal constitue par ailleurs un carrefour privilégié des échanges commerciaux et un important pôle logistique à l'échelle nord-américaine. Ce positionnement concurrentiel représente un atout non négligeable pour la compétitivité des entreprises dans une économie mondialisée.

Au cours des dernières années, la demande d'espaces industriels a été stimulée de manière importante par l'essor du commerce électronique. Conjugée à la rareté des terrains vacants dénués de contraintes et au faible rythme de développement de l'offre, ces facteurs ont réduit la disponibilité des espaces industriels et entraîné une pression foncière considérable dans les secteurs à vocation économique. Cette situation limite aujourd'hui la capacité de Montréal à attirer de nouveaux investissements industriels. De même, la réduction de l'abordabilité compromet l'attraction et la rétention de certaines entreprises ainsi que la présence d'espaces de création faisant usage de locaux industriels, en particulier dans les secteurs plus centraux.

Par ailleurs, l'aménagement de certains espaces industriels et commerciaux, notamment des grandes surfaces commerciales, révèle une utilisation sous-optimale des superficies au sol, et ce, autant dans une perspective économique que sous l'angle de l'adaptation aux changements climatiques. Ceci s'observe notamment par la présence de grandes surfaces minéralisées consacrées au stationnement et d'une faible canopée. Dans un contexte de transition écologique, ces constats appellent une utilisation plus efficiente des espaces à vocation économique et commerciale. Afin d'assurer à la fois



la durabilité, l'attractivité et le dynamisme à long terme de ces espaces, la préservation de la vocation économique et commerciale doit s'accompagner d'une redéfinition des modèles actuels d'aménagement.

Dans les secteurs à caractère industriel, la densification du cadre bâti et de l'emploi ainsi que la diversification des activités et le verdissement doivent s'intensifier alors que Montréal aspire à une économie proactive en matière de transition écologique. Cette transformation, qui a le potentiel de favoriser de nouvelles synergies économiques et industrielles, est aussi plus propice au développement de réseaux de transport actifs et collectifs performants pour les déplacements de la main-d'œuvre, ainsi qu'au développement de chaînes d'approvisionnement plus courtes.

Une organisation tout aussi stratégique et écoresponsable est nécessaire dans les secteurs commerciaux, tant pour assurer la vitalité des commerces de proximité que pour valoriser l'espace des grands ensembles commerciaux et réduire leur empreinte environnementale. Pour les premiers, cette organisation implique d'abord une consolidation de l'offre commerciale sur le territoire et la poursuite des efforts de réaménagement des artères en faveur d'une expérience conviviale aux déplacements actifs.

Quant aux seconds, ils constituent, avec leurs vastes stationnements de surface et leurs bâtiments de faible hauteur, une réserve de terrain et un potentiel de redéveloppement à saisir pour la constitution de milieux mixtes et verts. De la même manière, une réflexion tout aussi stratégique doit être menée pour assurer une occupation optimale des espaces de bureaux dans un contexte de transformation profonde des formes d'organisation du travail.

Localisation des espaces à vocation économique et commerciale et lien avec les affectations du sol

Certaines parties du territoire montréalais sont essentiellement occupées par des activités d'emplois qui peuvent générer certaines nuisances. Il s'agit principalement des espaces voués à des activités à caractère industriel, souvent localisés à proximité des grandes infrastructures routières, ferroviaires et portuaires. Ces espaces ne sont généralement pas propices à accueillir de l'habitation. Le PUM identifie la localisation sur le territoire des secteurs à caractère industriel et des autres secteurs à vocation économique (voir Carte 2-12 – Secteurs à caractère industriel, secteurs d'activités diversifiées et secteurs économiques prioritaires). L'affectation du sol prévue pour ces secteurs, soit « Activités économiques » ou « Activités diversifiées », exclut toute forme d'habitation.

Certaines parties du territoire comportent une vocation économique et commerciale tout en présentant un potentiel d'insertion de l'habitation en mixité avec une diversité d'activités. Le PUM prévoit une affectation du sol « Mixte » dans la grande majorité de ces parties de territoire afin de favoriser, entre autres, un rapprochement de l'emploi avec la main-d'œuvre. La majorité des artères et noyaux commerciaux ainsi que les grands ensembles commerciaux péricentriques présentant un potentiel de redéveloppement sont visés par l'affectation du sol « Mixte ».



Augmentation de l'offre d'espaces destinés aux entreprises et du potentiel d'attraction de nouvelles organisations et de nouveaux investissements



Développement et diversification des activités économiques



Consolidation des pôles économiques et des grappes industrielles



Renforcement du potentiel de développement de synergies industrielles et de l'économie circulaire



Accroissement de la densité d'emploi facilitant le développement de réseaux de transports actifs et collectifs



Intégration d'une offre commerciale et de services



Mutualisation des espaces, des équipements et des infrastructures



Déminéralisation et verdissement



Augmentation de la performance environnementale des nouvelles constructions et de leurs terrains

Figure 2-10 Bénéfices collectifs de l'intensification urbaine dans les secteurs à caractère industriel



Photo 2-29 Plateforme intermodale du transport de marchandises

Objectifs

- **Objectif 4.1 – Accroître l'offre immobilière et la diversité d'activités à vocation économique dans les secteurs à caractère industriel**
- **Objectif 4.2 – Améliorer l'accessibilité, l'attrait et l'intégration urbaine des secteurs à caractère industriel**
- **Objectif 4.3 – Renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité**
- **Objectif 4.4 – Repenser le modèle d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques ciblés pour accroître leur attrait et la qualité de leur intégration urbaine**
- **Objectif 4.5 – Optimiser l'occupation des espaces de bureau et les conditions d'accueil d'activités culturelles et de services à haute valeur ajoutée**

Objectif 4.1

Accroître l'offre immobilière et la diversité d'activités à vocation économique dans les secteurs à caractère industriel

- en augmentant la densité, la compacité et la diversité du cadre bâti;
- en levant les contraintes techniques, de tenure et d'insertion des espaces vacants;
- en accroissant la mixité des fonctions autres que résidentielles, notamment en stimulant le développement d'activités s'inscrivant dans la transition écologique;
- en préservant des espaces adéquats pour la production manufacturière ainsi que pour des usages lourds ou extensifs pouvant générer des niveaux de nuisances et de risques élevés, là où le contexte le permet;
- en facilitant la mutualisation d'espaces, la réalisation de projets transitoires et l'émergence de synergies industrielles;
- en permettant la localisation d'activités économiques dans des milieux compatibles situés à l'extérieur des secteurs à caractère industriel.

Le dynamisme de l'économie montréalaise conjugué à l'augmentation des besoins d'entreposage et à la raréfaction des espaces industriels disponibles a entraîné, au cours des dernières années, une forte pression sur l'offre immobilière industrielle. La préservation de la capacité de Montréal à produire des biens et à accueillir sur son territoire des entreprises et des investissements industriels stratégiques est essentielle à sa compétitivité et à sa résilience aux futurs chocs économiques. Pour ce faire, Montréal entend mettre en place diverses approches qui permettront d'optimiser l'occupation du sol dans les secteurs à caractère industriel afin d'y intensifier l'activité économique, d'accroître le nombre d'emplois, de stimuler le développement de l'économie circulaire et d'assurer une gamme diversifiée d'opportunités de travail à la main-d'œuvre montréalaise. Elle veillera également à autoriser des activités artisanales et de production à petite échelle à l'extérieur des secteurs à caractère industriel dans une optique de mixité des fonctions et de rapprochement des lieux de vie et d'emplois.



Photo 2-30 Technoparc Montréal – Arrondissement de Saint-Laurent



© Ville de Montréal

Photo 2-31 Brique Recyc, entreprise montréalaise qui optimise l'utilisation des ressources dans le domaine de la construction.

Économie circulaire

L'économie circulaire consiste en un système de production, d'échange et de consommation qui repose sur des stratégies permettant d'optimiser l'utilisation des ressources à chacune des étapes du cycle de vie des produits, dans le but de réduire les impacts environnementaux et d'améliorer le bien-être des individus et des collectivités¹³. Ce modèle économique préconise l'adoption de stratégies qui visent d'abord à réduire la quantité de ressources vierges consommées. Dans un deuxième temps, les stratégies qui visent à intensifier l'usage des produits et à allonger leur durée de vie sont privilégiées. Enfin, on retrouve les stratégies qui donnent une nouvelle vie aux ressources.

Douze stratégies peuvent être mises à contribution par les organisations en fonction du type de ressources impliquées et du contexte d'application, soit :

1. l'écoconception;
2. la consommation et l'approvisionnement responsables;
3. l'optimisation des opérations;
4. l'économie collaborative;
5. la location à court terme;
6. l'entretien et la réparation;
7. le don et la revente;
8. le reconditionnement;
9. l'économie de fonctionnalité;
10. l'écologie industrielle;
11. le recyclage et le compostage;
12. la valorisation.

¹³ Source : Office québécois de la langue française. (2024). Définition d'*Économie circulaire*, *Grand dictionnaire terminologique*.

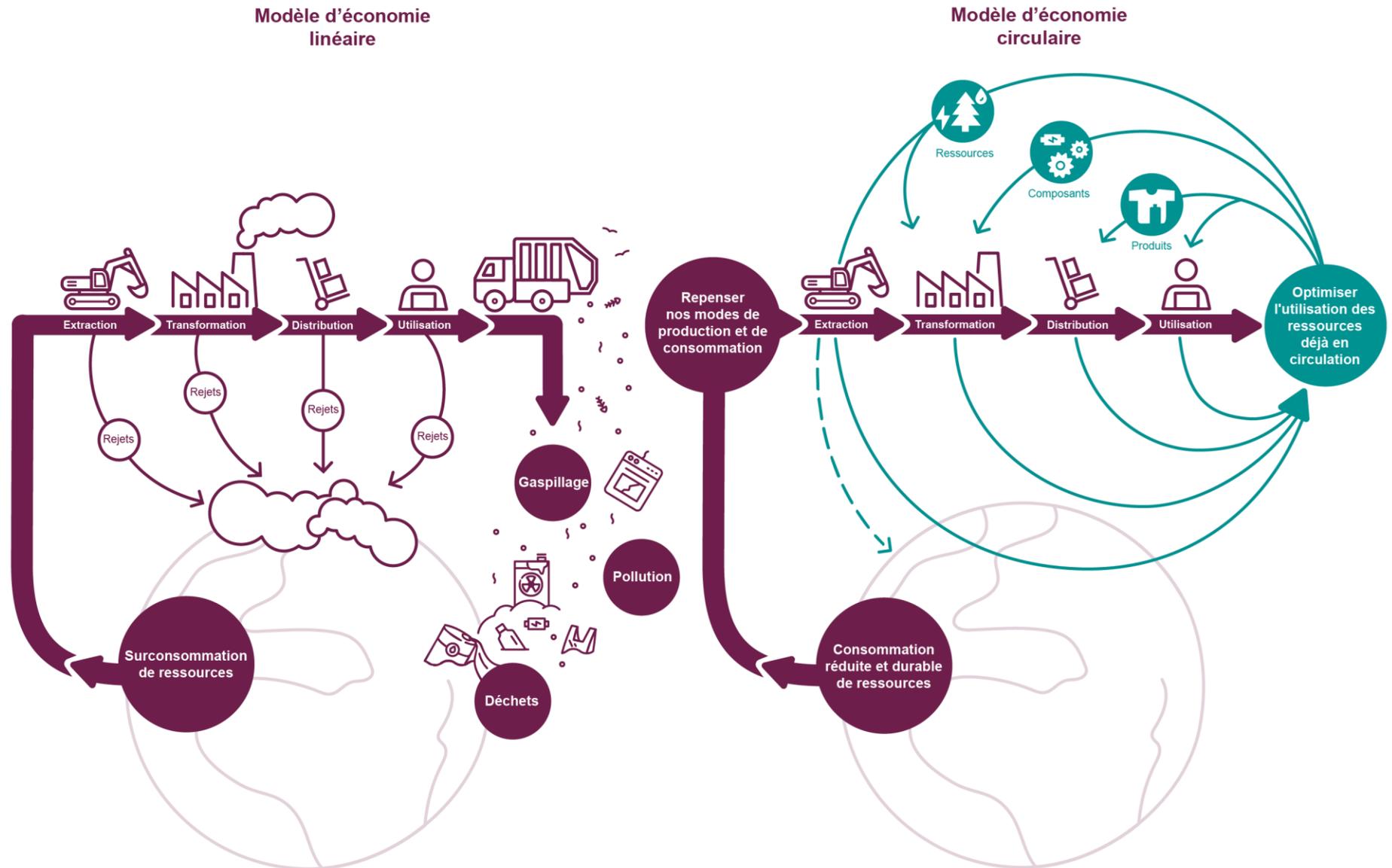
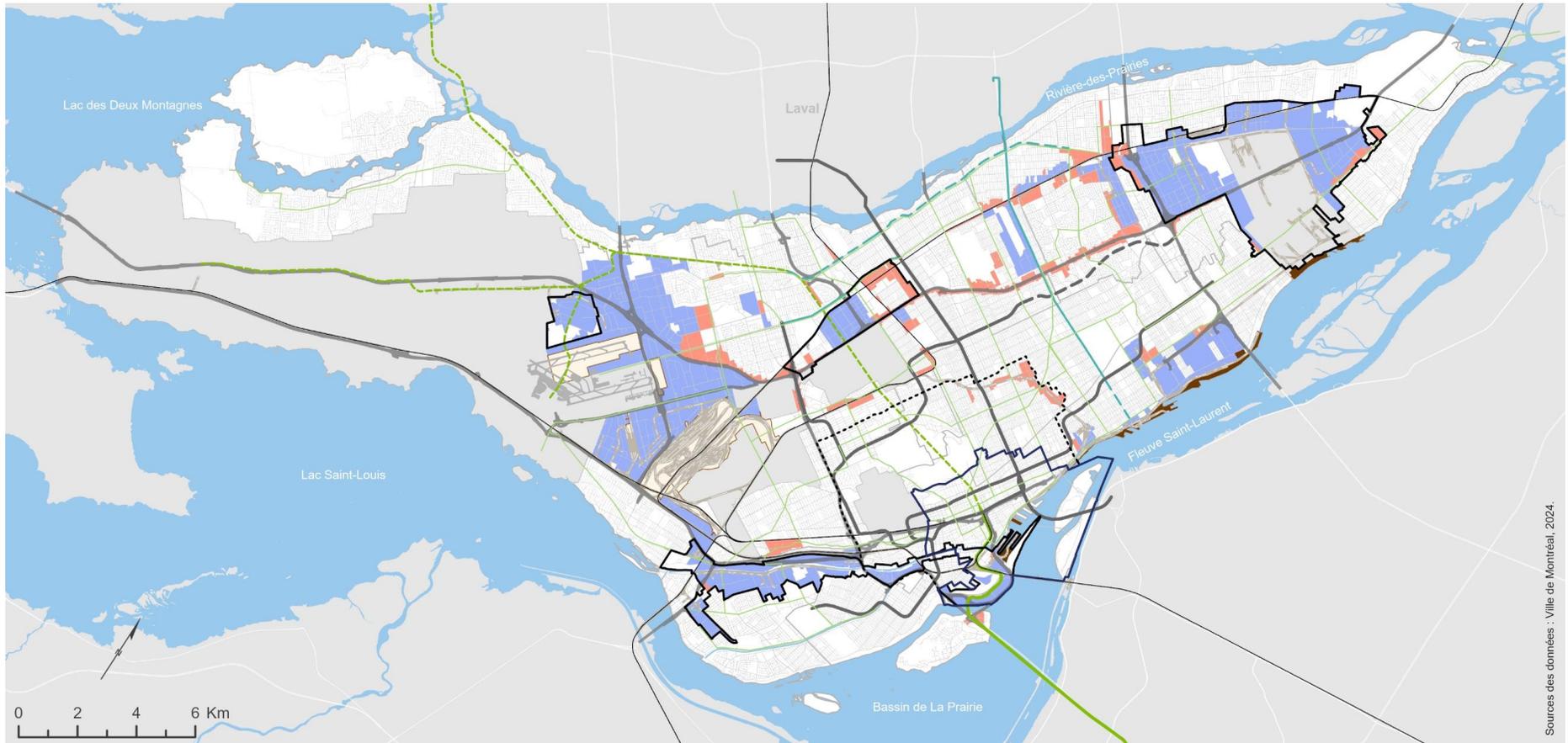


Figure 2-11 Modèles d'économie linéaire et d'économie circulaire

Source : Repris et adapté du schéma par l'Institut EDDEC en collaboration avec RECYC-QUÉBEC (2018), <https://www.quebeccirculaire.org/static/h/concept-et-definition.html>.

Secteurs à caractère industriel, secteurs d'activités diversifiées et secteurs économiques prioritaires



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte présente les secteurs à caractère industriel et les autres secteurs à vocation économique existants, de même que les secteurs économiques qui font l'objet d'une priorisation par la Ville. Les secteurs à caractère industriel sont principalement localisés dans les pôles économiques de l'est et de l'ouest de la métropole. Ces secteurs concentrent des activités de fabrication et de transformation de toutes sortes, des activités de transport et de distribution ainsi que des activités d'affaires comme le commerce, notamment le commerce de gros, et le bureau. Les secteurs d'activités diversifiées regroupent quant à eux des activités de l'industrie légère et d'autres activités d'affaires. Enfin, les secteurs économiques prioritaires comprennent le centre-ville et sa zone d'influence ainsi que les quatre zones d'innovation métropolitaines (ZIM), à savoir : (1) le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI); (2) le Canal de Lachine 4.0; (3) le secteur Hodge-Lebeau/District central et (4) le Technoparc Montréal.



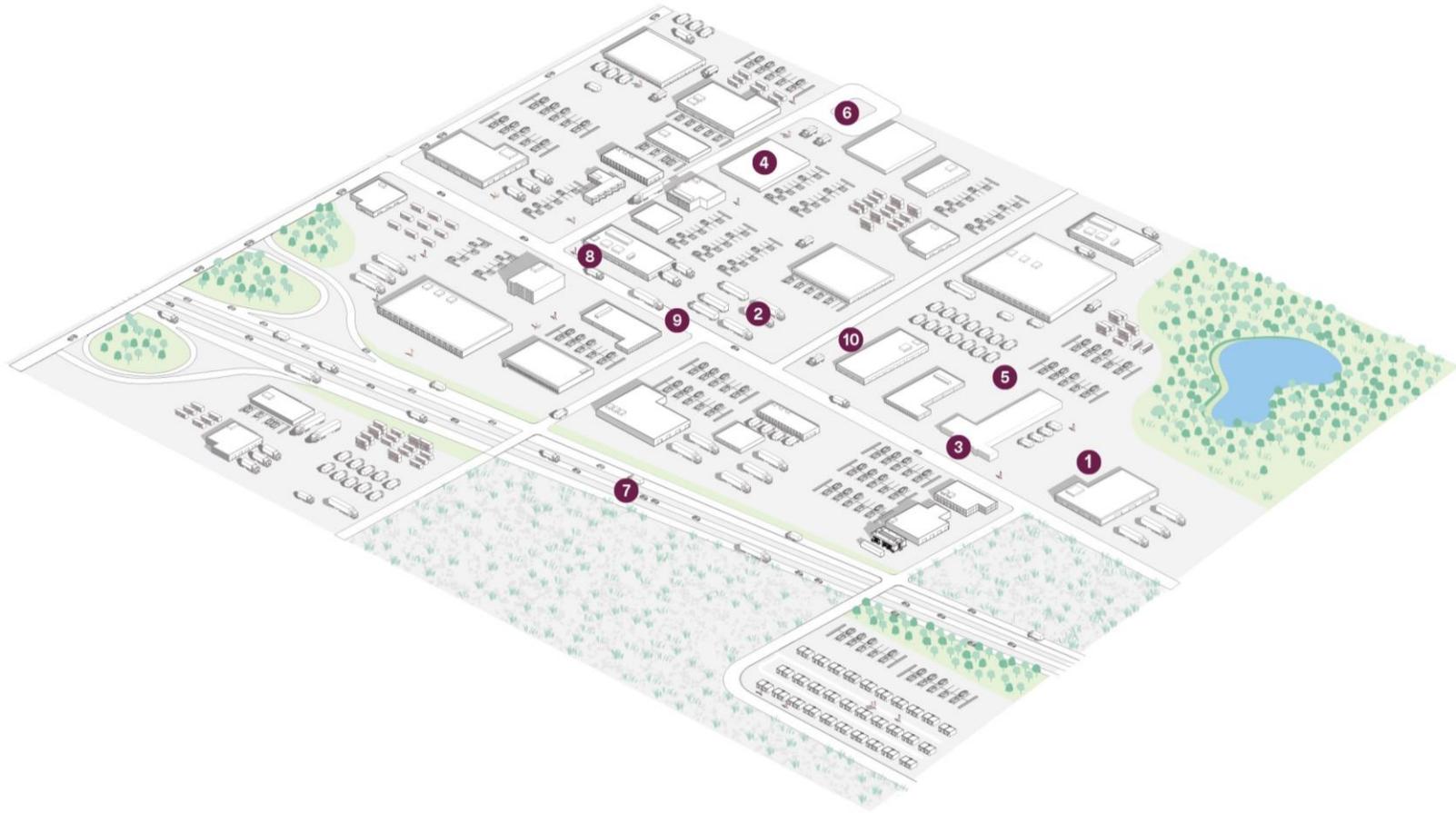


Figure 2-12 Exemple de secteur industriel conventionnel d'aujourd'hui

Le secteur industriel conventionnel d'aujourd'hui présente certaines caractéristiques¹⁴ :

1. Lots de moyenne à grande superficie
2. Faible utilisation de la superficie du lot (faible taux d'implantation des bâtiments)
3. Présence de façades aveugles ou peu perméables (matérialité, rythme, ouvertures)
4. Prédominance de bâtiments de faible hauteur et de faible qualité architecturale (architecture générique et minimaliste)
5. Grandes surfaces minéralisées utilisées pour le stationnement de surface, le chargement et l'entreposage (flots de chaleur importants)
6. Trame viaire peu perméable et sites enclavés (ex. cul-de-sac ou boucle de contournement)
7. Présence de barrières physiques anthropiques (ex. autoroutes, larges boulevards ou voies ferroviaires)
8. Domaine public peu convivial pour les déplacements actifs : absence de trottoirs et de pistes cyclables
9. Échelle et hiérarchie du réseau axées sur l'automobile et le camionnage
10. Marges de recul importantes et/ou peu exploitées

¹⁴ Source : Ville de Montréal. (2023). *Cahier 2 – À l'action! Les zones industrielles montréalaises en transition.*

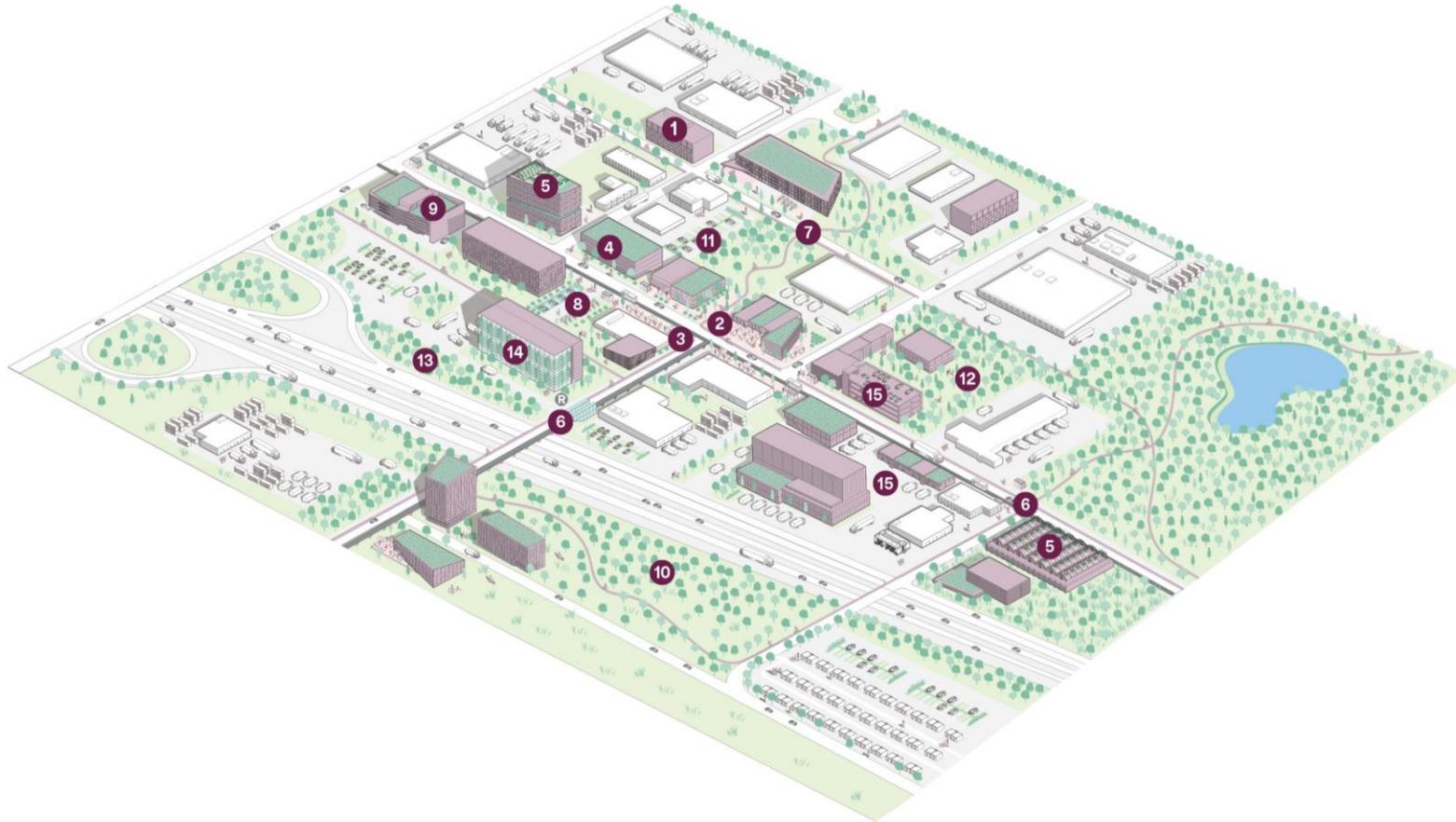


Figure 2-13 Exemple de secteur industriel de demain

Le secteur industriel de demain répond aux intentions d'accroissement de l'offre immobilière, de diversification des activités économiques, de réduction de l'empreinte environnementale ainsi que d'amélioration de l'accessibilité, de l'attrait et de l'intégration des secteurs industriels dans la ville¹⁵.

1. Requalification des bâtiments existants, densification des îlots et alignement du cadre bâti sur le domaine public
2. Diversification des activités économiques et intégration de nouveaux usages (noyau commercial et espaces publics appropriables)
3. Ouverture et activation du rez-de-chaussée sur le domaine public
4. Mixité verticale (commerces avec terrasse au rez-de-chaussée, plateau sportif, ateliers d'artistes et bureaux aux étages supérieurs)
5. Exploitation du toit des bâtiments (verdissage, panneaux solaires, espaces communautaires, serres urbaines, etc.)
6. Déploiement d'une offre en transport collectif performante (train léger, SRB, voies réservées, etc.)
7. Perméabilité des îlots et bonification des réseaux actifs
8. Création de pôles de mobilité durable (bornes de recharge pour véhicules électriques, covoiturage, vélos en libre-service, etc.)
9. Aménagement de stationnements durables (étagés, souterrains, verdis, etc.)
10. Bonification de la canopée et végétalisation des sites
11. Gestion durable des eaux pluviales (bassins de rétention, espaces en dépression, etc.)
12. Connexion et élargissement des corridors verts et bleus
13. Aménagement de zones tampons pour minimiser les nuisances
14. Production et transformation alimentaires pour une consommation locale (ferme verticale)
15. Mutualisation des équipements et infrastructures (quai de chargement, stationnement étagé et laboratoire d'innovation)

¹⁵ Source : Ville de Montréal. (2023). *Cahier 2 – À l'action! Les zones industrielles montréalaises en transition*.



Les secteurs économiques prioritaires

Les zones d'innovation métropolitaines (ZIM)

Une ZIM est un territoire délimité dans lequel les interventions municipales sont concentrées afin de stimuler l'investissement, faciliter l'attraction et la rétention d'entreprises innovantes, renouveler le cadre bâti à vocation économique et développer un cadre de vie agréable et aisément accessible par des modes de transport durables.

Par la création d'une ZIM, la Ville vise à :

- accélérer la transition écologique de l'économie montréalaise en attirant des industries innovantes dans des créneaux stratégiques ciblés pour le développement économique tels que les technologies propres, la fabrication avancée et les matériaux innovants ou encore la mobilité durable et la logistique intelligente;
- contribuer à la revitalisation et à la modernisation de secteurs à vocation économique dont le cadre bâti et le lotissement ne correspondent plus aux besoins des entreprises innovantes;
- aménager des secteurs à caractère industriel axés sur la mobilité durable qui incluent une plus grande mixité de fonctions et une plus grande densité d'emplois.

La Ville vise la création et la mise en œuvre de quatre ZIM, soit le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI), le Canal de Lachine 4.0, Hodge-Lebeau/District Central et le Technoparc Montréal.

Le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI)

Le SIPI s'étend sur les arrondissements d'Anjou, de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et sur la Ville de Montréal-Est¹⁶. Avantagusement localisé à proximité des terminaux maritimes du Port de Montréal et à la confluence de deux liens autoroutiers (A-40 et A-25), il s'agit de l'un des derniers grands secteurs à vocation industrielle sur l'île de Montréal. Sur le territoire de la Ville, le SIPI comprend, d'une part, le parc industriel d'Anjou qui occupe plus de 400 hectares et compte près de 600 entreprises aux activités diversifiées,

dont plusieurs œuvrent dans le secteur agroalimentaire. D'autre part, il comprend également le parc industriel de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, réparti en six secteurs principaux, dont certains affichent une densité d'emploi importante, tandis que d'autres sont occupés par des entreprises à caractère extensif. Au total, on dénombre actuellement plus de 1 500 entreprises et 35 000 emplois sur le territoire du SIPI, en incluant la portion du secteur située à Montréal-Est.

Avec la présence de près de 418 hectares de terrains vacants, dont une petite proportion appartient à la Ville de Montréal et le reste au secteur privé, le territoire du SIPI recèle plusieurs opportunités de développement économique. Le Plan directeur du SIPI propose conséquemment le plus vaste projet de revitalisation industrielle au Canada. De fait, la plupart des terrains vacants sont grevés de contraintes techniques, la principale étant la contamination des sols. La décontamination des terrains, une opération qui nécessite un apport financier soutenu du gouvernement du Québec, constitue donc un enjeu central au développement de ce territoire tout comme le développement de services d'utilité publique, notamment de réseaux d'égouts et d'infrastructures de transport.

La mobilité des personnes représente un enjeu majeur pour l'essor économique de l'Est en raison de la discontinuité de la trame urbaine et de l'absence d'un réseau de transport collectif structurant. En priorité, de nouveaux axes nord-sud doivent relier la rue Notre-Dame Est et le boulevard Gouin. Le réaménagement d'axes est-ouest d'envergure est aussi requis, tels que le boulevard Henri-Bourassa, le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Sherbrooke Est via l'implantation d'un réseau de transport collectif structurant et d'infrastructures cyclables de qualité. Dans une optique d'amélioration du cadre de vie de la main-d'œuvre, les grands espaces disponibles et les friches présentes sur le territoire présentent aussi un potentiel pour la création d'espaces verts à relier avec le Grand parc de l'Est ainsi que pour la réalisation d'aménagements de qualité.

¹⁶ Le développement économique est une compétence d'agglomération. Le secteur d'intervention SIPI englobe une partie du territoire de Montréal-Est. Considérant que le PUM ne s'applique qu'au territoire de la Ville de Montréal, la référence au territoire de Montréal-Est est indiquée uniquement à titre informatif, par souci de cohérence avec la planification économique.



Les secteurs économiques prioritaires – la suite

Afin de favoriser l'essor économique de ce territoire tout en minimisant les nuisances pour les populations des quartiers riverains, il est envisagé de :

- planifier de nouveaux pôles industriels structurés autour des secteurs d'activités économiques particuliers, notamment un :
 - Pôle d'emplois axé sur la mobilité et la logistique intelligente;
 - Pôle d'emplois axé sur l'économie circulaire et le bioalimentaire;
 - Pôle d'emplois axé sur les technologies propres;
- augmenter la maîtrise foncière afin de contrer la spéculation et lutter contre la raréfaction et la contraction de l'offre en espaces industriels;
- intensifier la vocation commerciale des axes Henri-Bourassa et Sherbrooke pour accroître l'offre de services de proximité;
- accueillir des activités industrielles légères comportant une plus grande densité d'emplois dans les îlots situés en marge des quartiers résidentiels;
- favoriser la localisation des entreprises en transport et logistique en priorité en marge des infrastructures autoroutières pour diminuer la circulation de transit;
- consolider les parcs d'industries lourdes au sud de l'A-40 à proximité des infrastructures portuaires.

Le Canal de Lachine 4.0

Le territoire du Canal de Lachine 4.0 comprend les rives nord et sud du canal, depuis le secteur de Bridge-Bonaventure dans les arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest jusqu'au secteur de planification de Lachine-Est, ainsi que la frange nord de l'arrondissement LaSalle. Ce secteur bénéficie d'un emplacement exceptionnel au cœur de la métropole, à proximité du centre-ville. Il concentre près de 900 entreprises et plus de 18 000 emplois, principalement dans la fabrication, le commerce de gros, le transport et l'entreposage ainsi que, plus récemment, dans les technologies de l'information et des communications (TIC) et les industries culturelles et créatives (ICC).

Le territoire possède un fort potentiel avec plusieurs terrains et bâtiments vacants ou à redévelopper et compte sur la présence grandissante de fleurons économiques. Les grands chantiers en cours et projetés, tels que l'écoquartier Lachine-Est, la planification du secteur Bridge-Bonaventure, le réaménagement de la rue Notre-Dame et le développement d'un lien

structurant de transport collectif vers le centre-ville (Grand Sud-Ouest – ligne rose) constituent des opportunités pour insuffler y une nouvelle dynamique. L'exploitation de ce potentiel nécessite par ailleurs, dans certains cas, des efforts importants en matière de décontamination. Par ailleurs, le territoire présente également des opportunités d'amélioration des aménagements et du cadre bâti ainsi qu'un potentiel d'accroissement et d'activités intégrant les technologies de l'industrie 4.0, notamment à sa périphérie, qui permettrait d'améliorer le cadre de vie de la main-d'œuvre.

La création de la ZIM vise à accompagner la mutation des zones économiques qui bordent le canal en favorisant la consolidation de l'activité industrielle et en soutenant l'accueil d'activités de fabrication légère, de recherche et développement (RD), de services aux entreprises et d'activités intégrant les technologies de l'industrie 4.0, tels que l'infonuagique (*Cloud Computing*), les sciences des données (*Big Data*), la cybersécurité, les robots/machines autonomes, la réalité augmentée, les systèmes de simulation, etc. Plusieurs créneaux potentiels sont envisagés pour le secteur du Canal de Lachine 4.0 comme les industries créatives et culturelles, la logistique urbaine durable, les sciences de la vie et les technologies de la santé, les technologies de l'information et des communications ainsi que les technologies propres.

Hodge-Lebeau/District Central

Situé dans les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Saint-Laurent, le secteur Hodge-Lebeau/District Central s'étend sur environ 550 ha. Dans son ensemble, le secteur regroupe près de 1 450 entreprises et 21 000 emplois, principalement dans le commerce de gros, la fabrication alimentaire et textile, mais aussi les services professionnels, scientifiques et techniques. Il héberge également plusieurs ateliers d'artistes. Représentant l'une des dernières vitrines manufacturières en milieu urbain dense au centre de l'île de Montréal, il constitue un secteur de planification prioritaire, compte tenu de son fort potentiel de densification et de l'arrivée d'une station du REM assurant une interconnexion avec le Train de l'Est.

Le secteur est caractérisé par une offre immobilière sous-exploitée et la présence de terrains vacants et de sites à requalifier qui présentent d'importantes opportunités. Par ailleurs, le cadre bâti industriel reflète peu les ambitions d'innovation et d'excellence industrielle souhaitées pour le secteur. De même, la présence d'infrastructures de transports majeures contribuant à l'enclavement de certaines parties du territoire et l'absence de commerces et commodités constituent des enjeux en termes d'attractivité.



Les secteurs économiques prioritaires – la suite

La mise en place de la ZIM vise à consolider la vocation économique manufacturière et commerciale du secteur Hodge-Lebeau/District Central tout en y greffant de nouvelles activités complémentaires qui contribuent à son dynamisme. La Ville ambitionne d'en faire une vitrine technologique de la transition de l'industrie manufacturière vers l'industrie 4.0, en particulier dans les secteurs de l'agroalimentaire, de la mobilité durable, de la logistique, du commerce électronique, de la mode et du design. Elle souhaite également y maintenir des ateliers d'artistes qui contribuent à sa vitalité. Enfin, ce secteur apparaît aussi propice au développement de l'économie circulaire suivant une mobilisation des acteurs locaux.

Le Technoparc Montréal

Localisé dans l'arrondissement de Saint-Laurent, le Technoparc est situé au cœur du plus grand pôle manufacturier du Québec. D'une superficie d'environ 250 hectares, il constitue l'un des plus importants parcs scientifiques en Amérique du Nord avec plus de 150 entreprises cumulant environ 7 000 emplois. Le Technoparc regroupe des entreprises innovantes œuvrant dans des secteurs de haute technologie, notamment l'aérospatiale, les sciences de la vie et technologies de la santé, les technologies de l'information et des communications ainsi que les technologies diverses. La proximité de deux axes autoroutiers et de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau constitue un levier important d'attractivité du secteur. Ce territoire se distingue également par la présence importante de milieux naturels. Principalement concentrés dans la portion sud du Technoparc, ces milieux comprennent notamment des friches, des boisés et des milieux humides qui forment un ensemble naturel connecté et continu, inclus, pour la plupart, dans la délimitation du parc-nature des Sources.

Par ses interventions, Montréal souhaite faire en sorte que le Technoparc acquière un rayonnement international et projette une image de marque centrée sur les activités de recherche et de développement et les activités économiques à haute valeur ajoutée où les entreprises partagent une ambition de développement durable et de responsabilité sociale. L'arrivée d'une station du REM assurant un lien direct avec le centre-ville et l'aéroport constitue une opportunité majeure pour faire du Technoparc un quartier d'affaires dense privilégiant des modèles d'aménagement et d'implantation de projets économiques compacts, articulés autour d'un pôle multimodal qui offre une variété d'options de mobilité durable à la main-d'œuvre. Elle permet aussi de repenser les échanges entre le Technoparc et l'écosystème économique présent dans sa ceinture

industrielle et autour de l'aéroport pour améliorer les synergies industrielles, renforcer son positionnement dans les créneaux économiques d'avenir et favoriser le développement d'une aéro-cité d'envergure internationale rassemblant des entreprises à haute valeur ajoutée dans des domaines tels que l'aérospatiale, les sciences de la vie et technologies de la santé (SVTS), les TIC et les technologies diverses ainsi que des complexes hôteliers, de services, de vente au détail, de congrès, de commerce et d'exposition et des immeubles de bureaux. La vision d'avenir dans ce secteur est de renforcer le développement économique dans le nord et de protéger les milieux naturels dans le sud.

Le centre-ville

Le centre-ville est un secteur économique prioritaire pour Montréal. Premier pôle d'emploi de la métropole, il joue un rôle prédominant dans l'économie montréalaise et québécoise grâce à la présence de sièges sociaux et d'entreprises à haute valeur ajoutée ainsi que d'organisations internationales qui contribuent à son rayonnement. La convergence des réseaux de transport et la concentration d'institutions d'enseignement supérieur en font également un haut lieu d'échanges, de savoir et de transfert de connaissances qui favorise l'éclosion de nouvelles entreprises innovantes et créatives. Le caractère distinctif du centre-ville est aussi intimement lié à la diversité d'activités culturelles, commerciales et touristiques ainsi qu'à la présence d'une population résidente qui participent à son animation et à l'image de marque de la métropole.

Particulièrement affecté depuis la pandémie de COVID-19 par la diminution de la fréquentation des travailleurs et des travailleuses en raison du développement du télétravail, le centre-ville mérite une attention toute particulière sur le plan économique afin d'assurer le maintien des activités à haute valeur ajoutée et de la base économique, mais également l'attractivité de la métropole à l'échelle internationale auprès des entreprises, des investisseurs et des talents. Par l'entremise d'une stratégie consacrée au centre-ville, Montréal intensifie ses interventions pour renforcer le dynamisme économique de ce territoire, en collaboration avec les acteurs de l'écosystème économique et de l'innovation. La diversification des activités et des fonctions, l'accroissement du nombre de logements, l'amélioration de l'accès en transport actif et collectif de même que la mise en valeur de ses atouts culturels, paysagers, patrimoniaux et de ses espaces publics constituent des composantes clés pour accroître sa fréquentation et la qualité de l'expérience. En raison de son importance pour Montréal, ce territoire est identifié comme territoire emblématique de la Ville et l'objet d'un traitement particulier au chapitre 3.

Objectif 4.2

Améliorer l'accessibilité, l'attrait et l'intégration urbaine des secteurs à caractère industriel

- en appuyant le développement d'une offre de transport collectif performante et adaptée aux horaires atypiques de la main-d'œuvre ainsi que le recours à la mobilité partagée;
- en assurant la mise en place d'infrastructures de mobilité active conviviales et sécuritaires;
- en misant sur le design urbain ainsi que la qualité architecturale et paysagère des immeubles en fonction du milieu récepteur;
- en favorisant le verdissement, l'accès aux espaces verts, la création d'espaces publics et l'intégration de commerces et services de proximité;
- en assurant la qualité des interfaces et la cohabitation des usages avec les milieux adjacents;
- en facilitant l'accès des marchandises au réseau routier supérieur et aux plateformes intermodales.

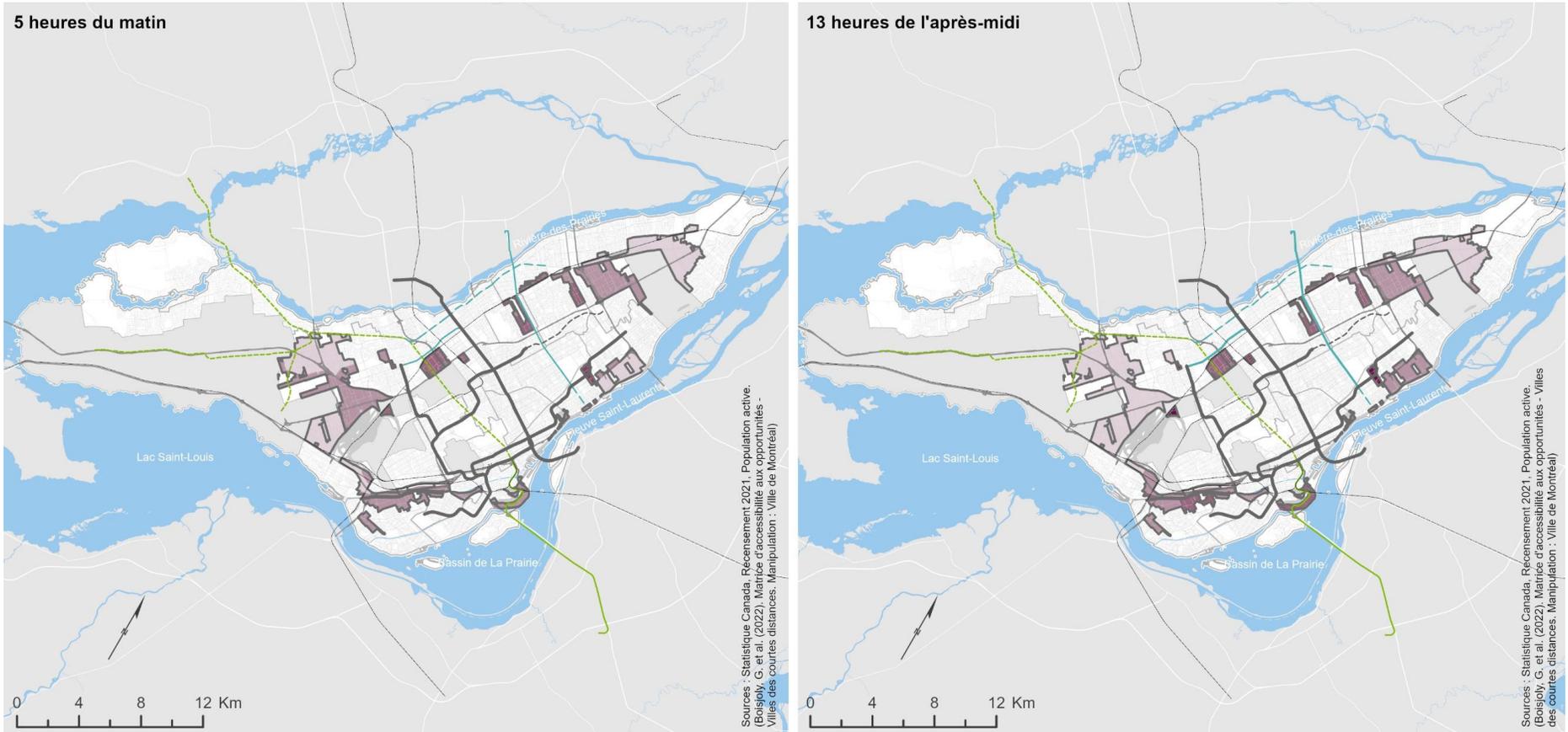
La capacité d'attirer et de retenir des talents, des entreprises technologiques et des investissements dans les secteurs à caractère industriel est aujourd'hui indissociable de la facilité d'accès des personnes et des marchandises et de la qualité du cadre urbain. Afin de diminuer considérablement le recours à l'automobile et de permettre la requalification d'espaces de stationnement à des fins productives et environnementales, Montréal entend développer des solutions de mobilité attrayantes pour la main-d'œuvre. Montréal compte également diversifier la gamme de services et de ressources disponibles dans ces secteurs et y améliorer les conditions environnementales afin de créer un cadre de travail invitant et compatible avec la réalité des milieux adjacents.



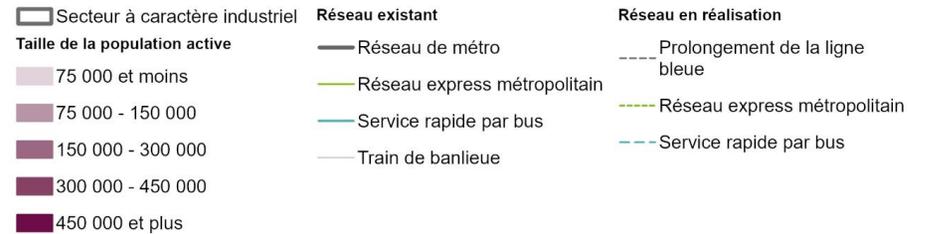
Photo 2-32 Conservation des milieux humides dans le Technoparc Montréal – Arrondissement de Saint-Laurent



Secteurs à caractère industriel selon la taille des bassins de main-d'œuvre montréalaise pouvant y accéder en 45 minutes ou moins en transport collectif à des heures atypiques



La carte identifie la taille de la population active que les entreprises établies dans les secteurs à caractère industriel peuvent escompter attirer dans un délai de 45 minutes en transport collectif entre 5h et 6h du matin ainsi qu'entre 13h et 14h en après-midi. La population active est employée pour mesurer la notion communément entendue de « bassin de main-d'œuvre ». La localisation d'une entreprise et le niveau de desserte du secteur d'implantation en transport collectif ont une incidence sur l'accessibilité du lieu de travail et la capacité d'une entreprise à assurer ses besoins en main-d'œuvre, surtout dans un contexte de pénurie. Ces paramètres peuvent également influencer sur le choix modal pour les déplacements au lieu d'emploi. Les horaires de travail des entreprises du secteur manufacturier étant souvent atypiques, les périodes d'analyses considérées pour évaluer l'accessibilité aux secteurs à caractère industriel (5h AM et 13h PM) sont ciblées à l'extérieur des périodes de pointe pour prendre en compte cette particularité des milieux industriels. Il est à noter qu'à ces heures, l'offre de service de transport collectif est moins élevée qu'en périodes de pointe matinale et de soir.



Carte 2-13 Secteurs à caractère industriel selon la taille des bassins de main-d'œuvre montréalaise pouvant y accéder en 45 minutes ou moins en transport collectif à des heures atypiques (5 h AM, 13 h PM)

Objectif 4.3

Renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité

- en concentrant le développement commercial dans les zones commerciales établies et dans les secteurs d'intensification urbaine élevée;
- en soutenant la diversité et la continuité de l'offre commerciale des artères et des noyaux commerciaux ainsi que leur complémentarité par rapport aux grands ensembles commerciaux;
- en facilitant l'implantation d'usages temporaires ou transitoires, la mutualisation des espaces et la flexibilité d'usage des locaux;
- en soutenant la réalisation d'aménagements résilients et conviviaux pour la mobilité active, la création d'ambiances distinctives, la qualité architecturale du cadre bâti et l'accessibilité universelle des commerces;
- en encadrant la mobilité des marchandises et l'adaptation des espaces commerciaux à l'évolution des pratiques commerciales et des habitudes de consommation.

Les commerces de proximité constituent une composante fondamentale d'un milieu de vie complet accessible à pied. Bien distribués sur le territoire montréalais, ils participent activement à la vitalité économique et sociale des quartiers. Ils bénéficient en contrepartie de la densification résidentielle et de la proximité d'autres activités à vocation économique, culturelle ou institutionnelle. Dans un contexte marqué par l'essor rapide du commerce électronique et des perspectives à long terme teintées par le vieillissement de la population et un ralentissement possible du rythme de la croissance démographique, Montréal favorise la consolidation des activités commerciales, la mixité des usages et le rehaussement de la qualité des artères et noyaux commerciaux pour assurer leur pérennité et leur dynamisme. Montréal fera également preuve de flexibilité pour maximiser l'occupation des locaux et soutenir l'adaptation des commerçants montréalais aux nouvelles réalités du marché, en concertation avec les acteurs du milieu. Alors que la majorité des déplacements pour le magasinage demeurent à ce jour réalisés en automobile pour l'ensemble du territoire montréalais, Montréal entend aussi soutenir les actions visant à permettre un meilleur accès aux commerces de proximité par des modes actifs, collectifs et partagés.



Photo 2-33 Commerces du Quartier chinois – Arrondissement de Ville-Marie

© Marius Gellner



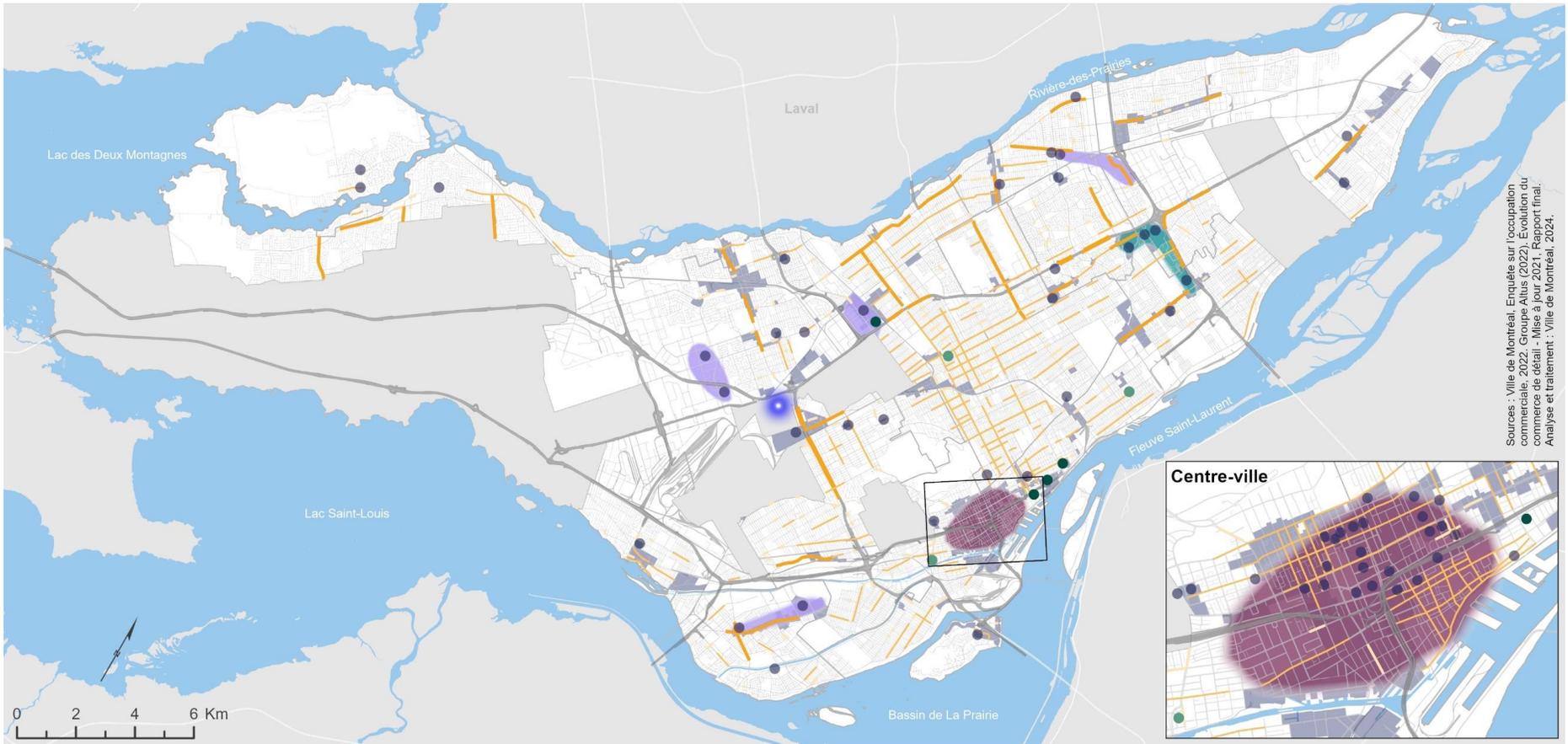
Photo 2-34 Artère commerciale animée, avenue Bernard – Arrondissement d'Outremont

Le *magasin fantôme*, un nouveau type d'espace commercial à encadrer

Le *magasin fantôme* est un établissement commercial de taille moyenne offrant un service de livraison très rapide de biens de consommation courants. Le local utilisé pour cette activité consiste en un entrepôt fermé au public où s'effectue la préparation de commandes réalisées en ligne. Basé sur la rapidité de la réponse à la clientèle, le modèle d'affaires de ce type d'établissement préconise une proximité physique avec les bassins de consommateurs. En fonction du milieu d'insertion, la circulation engendrée par les activités de livraison peut entraîner des risques et nuisances pour les riverains. De même, l'absence de point de vente physique et d'une devanture pour ce type d'établissement, d'où sa connotation obscure, peut aller à l'encontre des volontés d'animation du domaine public. En conséquence, les bénéfices et les conséquences associés aux nouveaux types d'espaces commerciaux, tels que les *magasins fantômes*, doivent faire l'objet d'une prise en compte rigoureuse afin d'assurer un encadrement judicieux et une cohabitation harmonieuse avec les usages environnants.



Structure commerciale

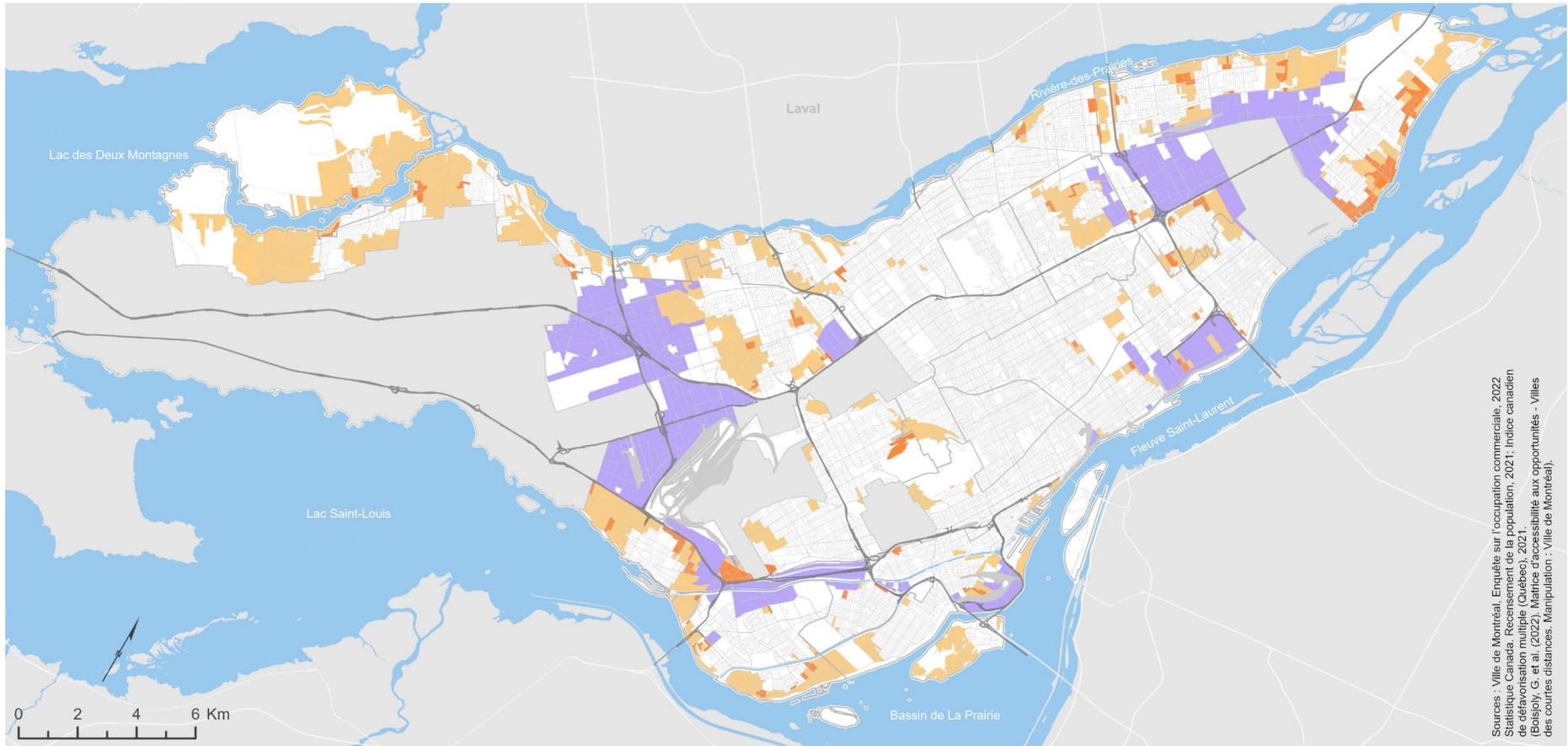


Sources : Ville de Montréal, Enquête sur l'occupation commerciale, 2022; Groupe Altus (2022), Evolution du commerce de détail - Mise à jour 2021, Rapport final. Analyse et traitement : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte reflète l'organisation des principales zones commerciales établies sur le territoire montréalais ainsi que les principaux projets commerciaux en développement. Les commerces isolés et les environnements commerciaux de très petite taille ne sont pas illustrés pour des fins de lisibilité. L'offre commerciale actuelle est globalement bien répartie sur le plan spatial et la population montréalaise se dit majoritairement satisfaite de celle-ci, en particulier pour les biens courants. Certains déficits d'accessibilité sont cependant identifiés, notamment dans l'offre de commerces d'alimentation. Ceux-ci font l'objet d'une analyse particulière (voir carte sur les secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied).

- Centre commercial
 - Marché public
 - Projet de développement commercial en réalisation ou à l'étude
 - Projet majeur de développement commercial hors territoire
- Concentration d'établissements commerciaux**
- Centre-ville
 - Pôle majeur
 - Pôle intermédiaire
- Corridor commercial
 - Artère
 - Noyau commercial
 - Niveau d'intensification urbaine élevée

Secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied



Note : La carte présente les secteurs à partir desquels l'accessibilité aux commerces d'alimentation complets à distance de marche est faible. Ces commerces contribuant à la santé de la population et à l'adoption de modes de vie sains, l'absence d'une offre adéquate à proximité du domicile tend à favoriser l'utilisation de l'automobile pour les déplacements à des fins d'approvisionnement. Dans ce contexte, les ménages défavorisés et/ou non motorisés peuvent être contraints d'effectuer des déplacements plus longs et plus pénibles pour s'approvisionner ou de fréquenter plus régulièrement des commerces offrant une moins grande variété et qualité de produits alimentaires. Les milieux de vie où la vulnérabilité socioéconomique est élevée sont représentés distinctement afin de permettre une priorisation des interventions. Les commerces d'alimentation considérés pour cette analyse comprennent les supermarchés, les épiceries, les fruiteries, les grandes surfaces comportant une section d'épicerie complète et les marchés publics. Les dépanneurs et les établissements d'alimentation spécialisés (ex. : boucherie, poissonnerie, etc.) sont exclus.

-  Milieux de vie ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation
-  Milieux de vie à forte vulnérabilité socio-économique ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation
-  Secteurs à caractère industriel ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation

Objectif 4.4

Repenser le modèle d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques ciblés pour accroître leur attrait et la qualité de leur intégration urbaine

- en préservant la fonction commerciale et le principe de concentration physique des commerces;
- en introduisant une diversité de fonctions urbaines complémentaires lorsque le contexte le permet, notamment la fonction résidentielle;
- en intensifiant l'occupation du sol par la requalification des espaces de stationnement, le développement de la mixité verticale et l'intégration des commerces de grande surface dans une forme renouvelée;
- en intégrant des espaces publics, des aires végétalisées et des équipements collectifs adaptés aux besoins communautaires;
- en améliorant les interfaces avec les milieux adjacents, la perméabilité de la trame urbaine ainsi que la connectivité et la convivialité des réseaux de mobilité active;
- en planifiant l'accessibilité des marchandises de manière efficace et sécuritaire pour l'ensemble des usagères et usagers.

Les grands ensembles commerciaux situés au pourtour des quartiers centraux de Montréal jouent un rôle déterminant dans l'offre de biens de consommation, notamment l'accès à des biens semi-courants et réfléchis. Ces ensembles commerciaux génèrent d'importants volumes de déplacements de plus longue portée, majoritairement effectués en automobile. Situés à proximité de grands axes routiers, ils sont souvent caractérisés par des environnements monofonctionnels, des aménagements peu propices aux déplacements actifs, des bâtiments de faible hauteur et la présence de vastes stationnements de surface qui offrent un grand potentiel de redéveloppement et d'intégration d'espaces verts.

En préservant une offre commerciale complémentaire à celle des artères et noyaux de proximité, le redéveloppement des grands ensembles commerciaux péricentriques en quartiers mixtes et plus compacts vise à capter les avantages économiques, sociaux et environnementaux des quartiers complets tout en évitant une fuite commerciale vers l'extérieur de l'île. Grâce à la prise en considération des caractéristiques propres aux différents contextes, Montréal entend s'assurer de l'implantation de logements, de services et d'équipements collectifs, d'espaces publics végétalisés et même de fonctions productives ou culturelles au sein des grands ensembles commerciaux. Ces endroits présentent aussi le potentiel de devenir un lieu de prédilection pour l'implantation de micro-centres de distribution urbaine, des infrastructures qui permettront d'améliorer simultanément la mobilité des marchandises et des personnes ainsi que la qualité du cadre de vie sur l'ensemble du territoire.

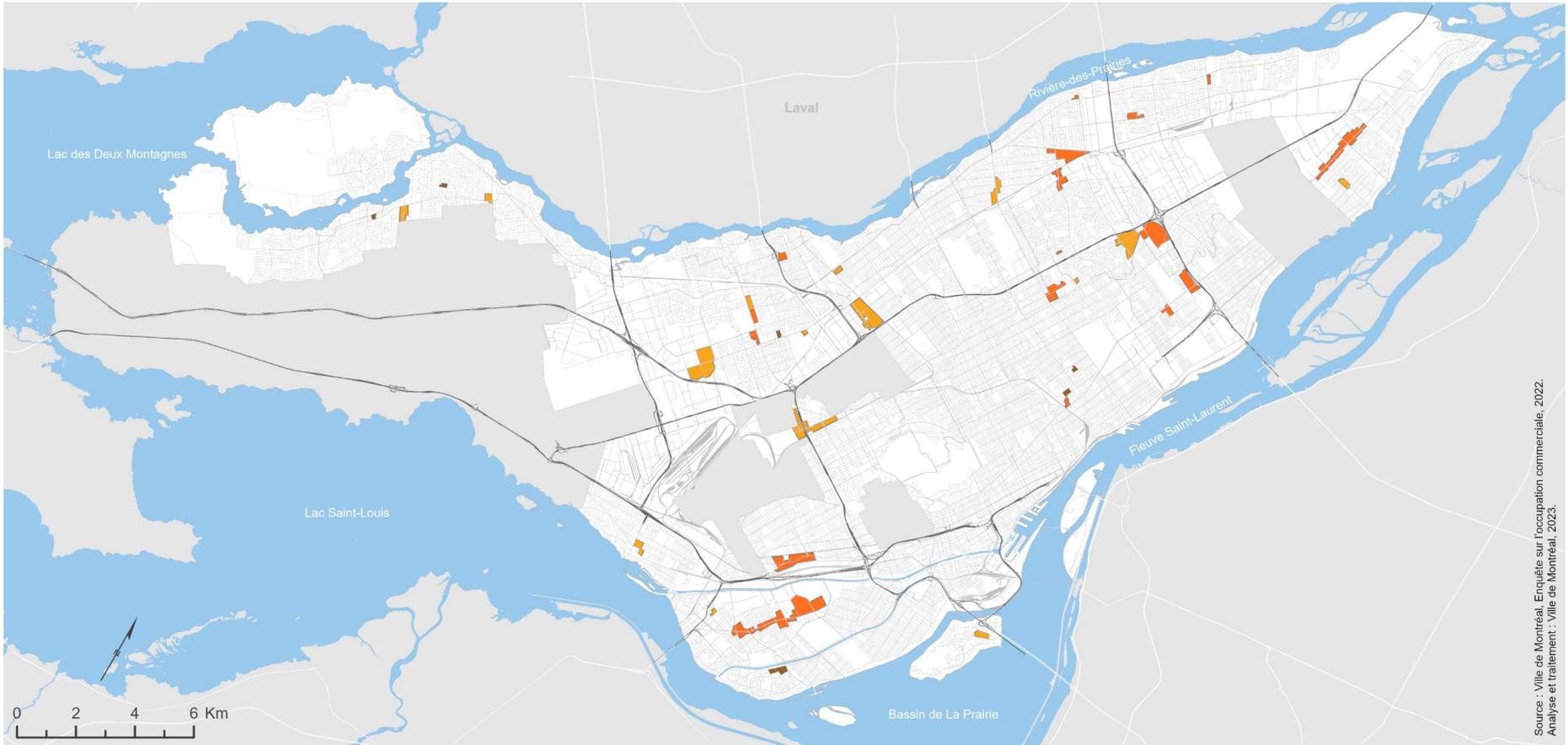


Photo 2-35 Centre Wilderton – Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

© Mathieu Sparks



Grands ensembles commerciaux péricentriques présentant un potentiel de redéveloppement



Source : Ville de Montréal, Enquête sur l'occupation commerciale, 2022.
Analyse et traitement : Ville de Montréal, 2023.

Note : La carte présente les grands ensembles commerciaux péricentriques lesquels regroupent différents formats commerciaux, notamment les centres commerciaux traditionnels, les mégacentres et les environnements commerciaux linéaires localisés sur de grands axes du réseau artériel d'agglomération. Ceux retenus comme ayant un potentiel de redéveloppement présentent généralement les caractéristiques suivantes : un environnement monofonctionnel composé d'un minimum de 20 commerces et incluant habituellement des commerces de grande surface; un faible encadrement de la rue lié à l'implantation d'une majorité de bâtiments en fond de lot ou au cœur de vastes îlots; la présence de stationnements hors rue de surface de grande taille (plus de 200 cases contiguës) localisés en façade; des usages riverains propices à l'intégration de la fonction résidentielle; un faible niveau de verdissement.

-  Ensemble commercial dans un secteur d'opportunité planifié
-  Ensemble commercial dans un secteur d'opportunité à planifier
-  Ensemble commercial hors secteur d'opportunité



Lignes directrices d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques

Les projets de redéveloppement de grands ensembles commerciaux péricentriques devraient tendre à respecter, sans s'y limiter, les lignes directrices d'aménagement suivantes :

Cadre bâti

- Réduire fortement les espaces de stationnement en surface en privilégiant l'aménagement de stationnements souterrains, sinon en structure, en particulier dans les grands ensembles commerciaux situés à proximité du réseau de transport collectif structurant;
- Rendre le cadre bâti plus compact en limitant les espaces vides et les discontinuités tout en assurant l'intégration au cadre bâti environnant et en laissant des espaces pour la végétalisation;
- Améliorer l'encadrement de l'espace public en ayant un rapport équilibré entre les hauteurs de bâtiments et la largeur de la voie publique;
- Favoriser la diversification des fonctions urbaines, autant sur le plan horizontal que vertical, notamment en adaptant les hauteurs et les typologies;
- Présenter une qualité architecturale exemplaire et distinctive;
- Moduler les volumes, façades, saillies, textures, ouvertures et composantes techniques de manière à contribuer activement à l'animation de l'espace public;
- Concentrer spatialement les espaces commerciaux au sein des îlots et les rapprocher de la voie publique;
- Faciliter la transformation des commerces de grandes surfaces dans une forme plus compacte minimisant l'emprise au sol;
- Améliorer la végétalisation, la canopée et la perméabilité des sols pour ralentir et retenir les eaux pluviales et diminuer les îlots de chaleur;
- Intégrer les espaces extérieurs voués à la gestion des matières résiduelles de manière à favoriser l'efficacité de la collecte tout en minimisant les nuisances, telles que le bruit ou les odeurs.

Trame urbaine

- Bonifier les voies publiques pour favoriser les déplacements actifs et collectifs, notamment par un traitement généreux de la bordure de rue vouée aux trottoirs, aux pistes cyclables, au verdissement, et autres installations assurant le confort des piétons (bancs, éclairages, etc.), des cyclistes et des usagers et usagères du transport collectif;
- Aménager des liens cyclables utilitaires, sécuritaires et raccordés au réseau existant;
- Assurer l'intégration de supports à vélo sur les domaines publics et privés et l'implantation de stations de vélo en libre-service, incluant une offre de vélos-cargo;
- Créer des zones de franchissement des voies publiques et sécuriser celles existantes;
- Favoriser la perméabilité de la trame urbaine, notamment en subdivisant les grands îlots, en créant un nouveau réseau viaire et en améliorant le réseau de rues, les parcours intérieurs et extérieurs et les espaces publics à l'intérieur du site tout en assurant la connectivité avec le réseau de rues environnantes;
- Réduire au minimum les retombées associées à la circulation des véhicules lourds de transport des marchandises et aux activités de livraison en balisant leur circulation, particulièrement à proximité des zones résidentielles, et en assurant un traitement adéquat des quais et des aires de chargement;
- Assurer des cheminements piétons sécuritaires, attrayants et universellement accessibles depuis la voie publique jusqu'à l'entrée des bâtiments.

Équipements collectifs et espaces publics

- Favoriser l'aménagement d'espaces verts et de places publiques sécuritaires et confortables et les localiser stratégiquement près des usages résidentiels, le cas échéant;
- Soutenir le développement d'une offre d'équipements collectifs pertinents et adaptés aux besoins communautaires existants et projetés sur une portion des terrains de stationnement actuels.

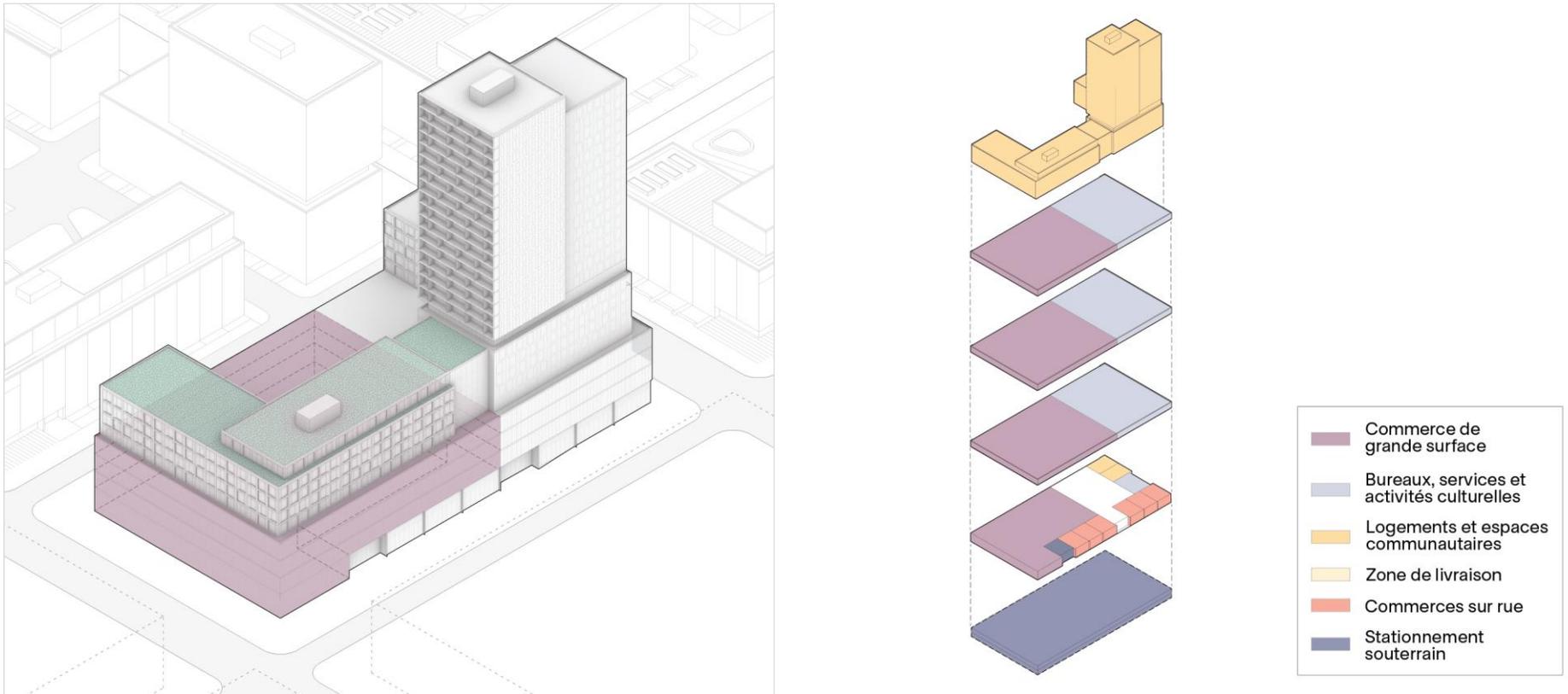


Figure 2-14 Exemple d'intégration d'un commerce de grande surface dans un secteur mixte

La transition écologique demande d'innover dans le développement des commerces de grande surface. La forme des bâtiments doit être repensée pour mieux s'intégrer dans la trame urbaine et pour accueillir une plus grande diversité de fonctions tout en optimisant l'usage du sol.

Il est possible d'intégrer sur un même îlot des activités commerciales et d'affaires, des équipements collectifs ainsi que d'autres fonctions telles que résidentielles, communautaires, productives ou culturelles. Le commerce de grande surface se déploie sur quelques étages. D'autres commerces viennent compléter l'offre au rez-de-chaussée et participent à l'animation de la rue. Des étages supplémentaires comprennent des logements, des espaces de bureaux et de services, des espaces communautaires, voire des ateliers d'artistes. Ils participent à rendre les lieux plus accueillants et dynamiques en dehors des heures d'ouverture des commerces.

Objectif 4.5

Optimiser l'occupation des espaces de bureau et les conditions d'accueil d'activités culturelles et de services à haute valeur ajoutée

- en facilitant l'adaptation du marché immobilier aux nouvelles réalités du télétravail;
- en créant un cadre propice à l'attraction d'entreprises innovantes et d'activités à haute valeur ajoutée ainsi qu'aux synergies avec les institutions d'enseignement et de recherche;
- en maximisant l'occupation des espaces de bureau existants qui sont accessibles par des réseaux de transport actifs et collectifs performants;
- en soutenant le développement et la complémentarité des infrastructures et des installations nécessaires à l'accueil d'activités et d'événements culturels et touristiques;
- en assurant le maintien, la mise en valeur et l'abordabilité des espaces de création.

Les besoins des entreprises en espaces de bureau sont en profonde mutation depuis que le télétravail s'est institué à large échelle. Plusieurs organisations renvoient à la baisse les espaces nécessaires à l'exercice de leurs activités, ce qui a pour effet de rendre disponibles des superficies inédites sur le marché. En parallèle, les besoins actuels et projetés en matière de logement mettent en relief un potentiel de conversion d'espaces de bureau excédentaires pour une fonction résidentielle.

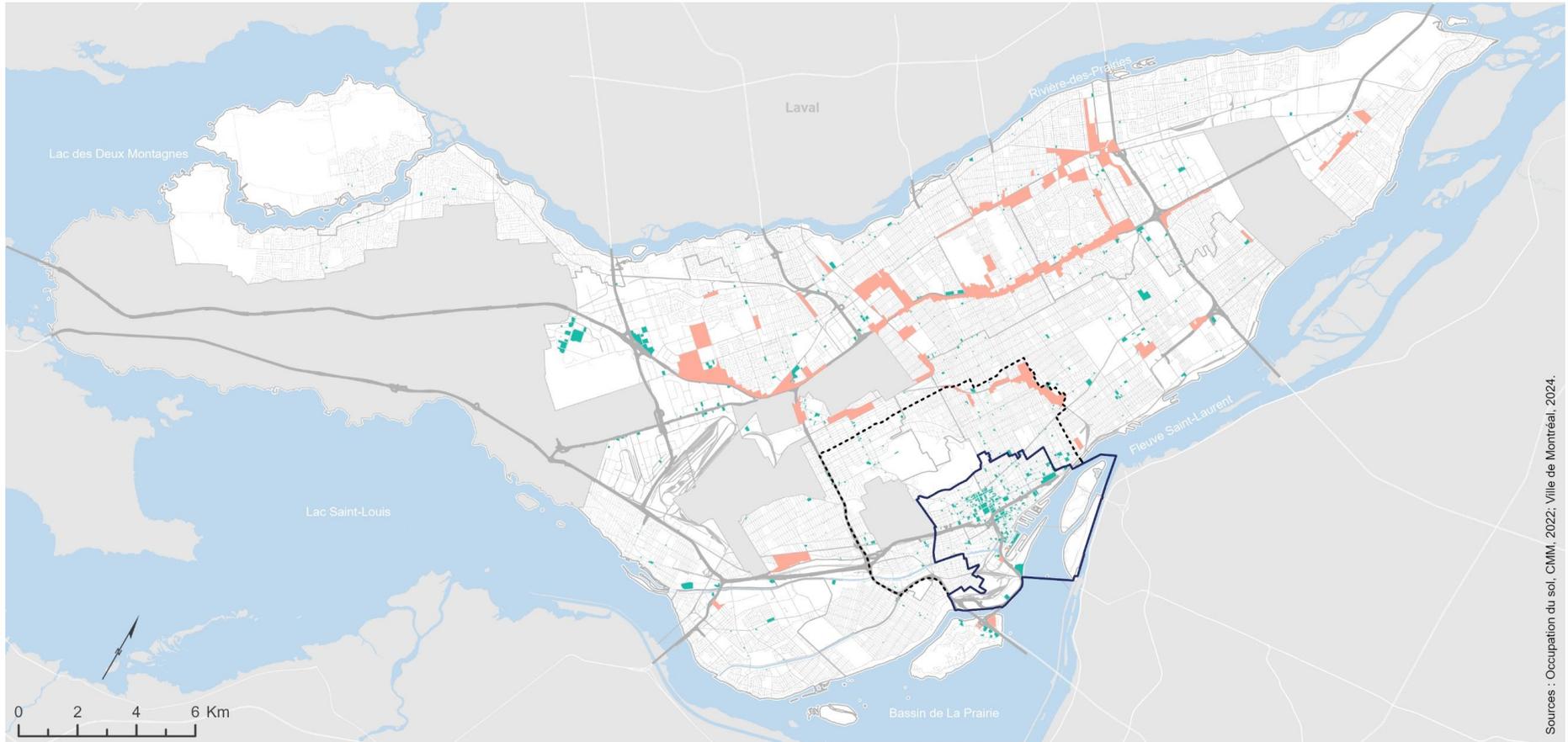
Dans ce contexte, Montréal souhaite faciliter l'adaptation du marché immobilier et continuer à assurer les conditions propices à l'attractivité et la vitalité des quartiers où sont concentrées les entreprises de services, les centres de recherche et les espaces de création, en particulier le centre-ville et les secteurs d'activités diversifiées. À l'image du centre-ville qui bénéficie d'une implantation optimale au cœur du bassin d'employés métropolitain grâce à la convergence des réseaux de transport collectif, la Ville compte également promouvoir une localisation écoresponsable des entreprises dans les milieux bénéficiant d'une desserte efficace par des modes de transport durables. Pour soutenir l'attractivité et la renommée de la métropole aux plans national et international, de même que la vitalité de la scène culturelle locale, Montréal entend poursuivre ses efforts d'attraction d'investissements et de talents tout en soutenant la diversification de l'offre touristique, culturelle et artistique, tant au cœur de la métropole que dans les quartiers.



Photo 2-36 Place de la création adjacente aux ateliers d'artistes de la rue Parthenais – Arrondissement de Ville-Marie



Occupation du sol par le bureau et secteur d'intervention prioritaire du centre-ville



Sources : Occupation du sol, CMM, 2022; Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte présente les lieux occupés par des activités de bureau et le secteur d'intervention prioritaire du centre-ville où se concentre une forte proportion de lieux dont les activités principales sont liées à des fonctions de bureau. La zone primaire du secteur d'intervention regroupe les principales fonctions motrices du cœur de la métropole. La zone d'influence du centre-ville couvre un territoire plus large comprenant des quartiers adjacents au centre-ville qui partagent plusieurs fonctions avec celui-ci, notamment économique, commerciale, culturelle, touristique et résidentielle.

Occupation du sol

-  Bureaux
-  Activités diversifiées

Secteur d'intervention prioritaire du centre-ville

-  Zone primaire
-  Zone d'influence



Orientation 4 Exemples de mesures

- Élaborer un cadre d'intervention municipal en immobilier à vocation économique et en maîtrise foncière.
- Poursuivre la viabilisation et la décontamination des terrains industriels.
- Évaluer, en collaboration avec les acteurs économiques et en mobilité, les besoins de déplacements de la main-d'œuvre montréalaise et les possibilités de bonification des dessertes des secteurs à caractère industriel par des modes de transport collectifs, actifs et partagés.

Orientation 4 Cibles

- En 2050, les superficies de plancher au sein de secteurs à caractère industriel montréalais ont augmenté de 20,5 % par rapport à 2023 (+34,4 M pi²).
- En 2050, 48 % des superficies des pôles d'emplois de Montréal sont accessibles à la fois par le réseau de transport collectif structurant et par le réseau cyclable supérieur.



© Arrondissement de Ville-Marie

Photo 2-37 Quartier Griffintown – Arrondissement du Sud-Ouest



Orientation 5

Repartager équitablement l'espace de la rue

Les rues sont des composantes structurantes des milieux de vie montréalais. Ces espaces publics linéaires forment l'infrastructure primaire de la ville et ils doivent généralement assumer une grande diversité de fonctions parfois concurrentes (circulation, stationnement, voie réservée, trottoir, voie cyclable, équipements, terrasses, réseaux techniques, verdissement, installations culturelles, stockage de la neige, etc.). Montréal se positionne pour un repartage équitable de l'espace de la rue en faveur du vivant. Pour rendre effectif ce positionnement, Montréal développe une approche intégrée et un mécanisme d'allocation de l'espace basé sur l'augmentation des bénéfices collectifs afin que cet espace réponde davantage aux besoins de la population dans un contexte de transition écologique équitable.

Cette approche se décline en trois grandes fonctions que les rues intégreront de manière équilibrée et complémentaire dans les milieux de vie :

- **La fonction de lien**

Les rues sont des liens qui permettent de mailler les espaces entre eux et sont l'interface de connexion entre le domaine public et le domaine privé. Montréal priorise les aménagements favorisant la mobilité active, collective et partagée au sein de ses rues pour soutenir des déplacements confortables, sécuritaires et efficaces pour tous et toutes. Ces priorités se conjuguent aux besoins d'accès pour les personnes à mobilité réduite et aux différents services (urgences, livraison, collecte de matières résiduelles, stockage de la neige, etc.).

- **La fonction environnementale**

Les rues, en tant qu'infrastructures en réseau, constituent des espaces privilégiés pour favoriser l'adaptation du territoire et lutter contre les changements climatiques. La gestion du ruissellement des eaux pluviales performante, le renforcement des infrastructures vertes drainantes, de la canopée, du verdissement et la continuité écologique des sols sont essentiels pour réduire la vulnérabilité aux vagues de chaleur et aux

inondations tout en produisant des cobénéfices pour la population et la biodiversité.

• La fonction de lieu

Les rues sont des espaces publics de socialisation, d'échanges où la place des activités sociales, culturelles et récréatives est souhaitée et doit être accrue, notamment autour de certains lieux névralgiques de la ville, comme les ruelles, les secteurs ayant des déficits de parcs et d'espaces verts et à proximité des équipements collectifs et des espaces culturels ou commerciaux.

Pour réaliser cette approche, la Ville entend libérer une portion de l'espace actuellement réservé à l'automobile privée, de l'artère à la ruelle en passant par la rue locale, pour réallouer cette importante ressource publique vers des bénéfices profitant équitablement à la collectivité : de meilleures conditions de déplacements actifs et collectifs, un meilleur accès à la mobilité partagée, plus de verdissement et de résilience, plus d'espaces publics pour se rassembler, se rencontrer et s'amuser.

Montréal entend se doter de nouveaux outils qui lui permettront d'arbitrer, de mesurer et d'évaluer l'évolution du repartage de la rue pour soutenir les prises de décisions et faciliter les discussions avec ses partenaires, de même que lors des consultations publiques. La Ville mise également sur l'accélération des interventions d'aménagement permettant l'évolution des caractéristiques de son réseau routier pour offrir plus de place au vivant.

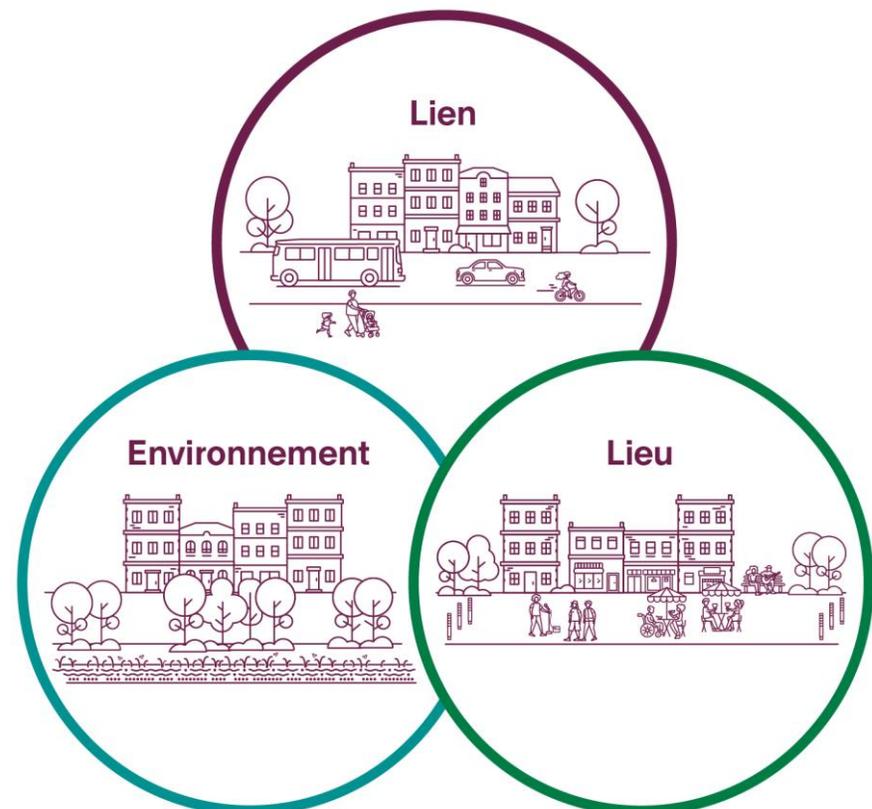


Figure 2-15 Grandes fonctions des rues



Photo 2-38 Zone de détente, avenue Émile-Duployé – Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Objectifs

- **Objectif 5.1 – Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile**
- **Objectif 5.2 – Faire plus de place à la mobilité active, collective et partagée**
- **Objectif 5.3 – Accroître l'espace réservé aux infrastructures vertes drainantes, à la canopée et au verdissement**
- **Objectif 5.4 – Renforcer l'aménagement d'espaces réservés à la tenue d'activités collectives**

Objectif 5.1

Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile

- en réallouant progressivement la bordure de rue à des fins collectives;
- en réduisant l'espace réservé à la circulation automobile;
- en privilégiant le stationnement hors rue et intérieur, notamment pour la recharge des véhicules électriques;
- en optimisant la répartition des équipements et des services sur la rue;
- en réalisant des aménagements durables permettant de couper la circulation de transit, d'apaiser et de réduire les vitesses pratiquées dans les rues locales et les ruelles.

Montréal entend poursuivre et accélérer ses efforts pour rééquilibrer l'espace de la rue offert aux différentes fonctions. Une majorité de celles-ci demeurent aménagées pour accommoder la circulation des véhicules motorisés. Par ailleurs, l'espace des bordures de rues est encore très largement réservé au stationnement des véhicules individuels privés à l'échelle de la ville. Cette situation engendre plusieurs effets négatifs pour la collectivité montréalaise. Pour opérer une transformation des rues et réduire leur empreinte grise, la Ville entend revoir, par exemple, la géométrie des rues et des intersections, la vitesse affichée, les modes de gestion de la circulation et l'aménagement des entrées charretières.

Montréal mise sur une approche intégrée de réduction de la place de l'automobile combinant différents moyens d'action. Cette approche repose sur l'élaboration d'une stratégie de repartage de la rue entre ses trois grandes fonctions et les modes de transport, ensuite le développement d'un indice qui permet de démontrer et d'évaluer l'évolution du repartage des rues, et enfin, des interventions d'aménagement pour réaliser ces objectifs. Ces interventions consistent notamment à poursuivre le déploiement de mesures de perméabilité filtrée afin de systématiser les aménagements permettant de limiter la circulation de transit dans les ruelles et les rues locales, puis à réallouer une portion de la bordure de rue (20 %) à des fins collectives, comme les infrastructures vertes, la mobilité active, collective et partagée, puis les aires de socialisation, et ce, sans compromettre l'accès aux bâtiments pour les services d'urgence.

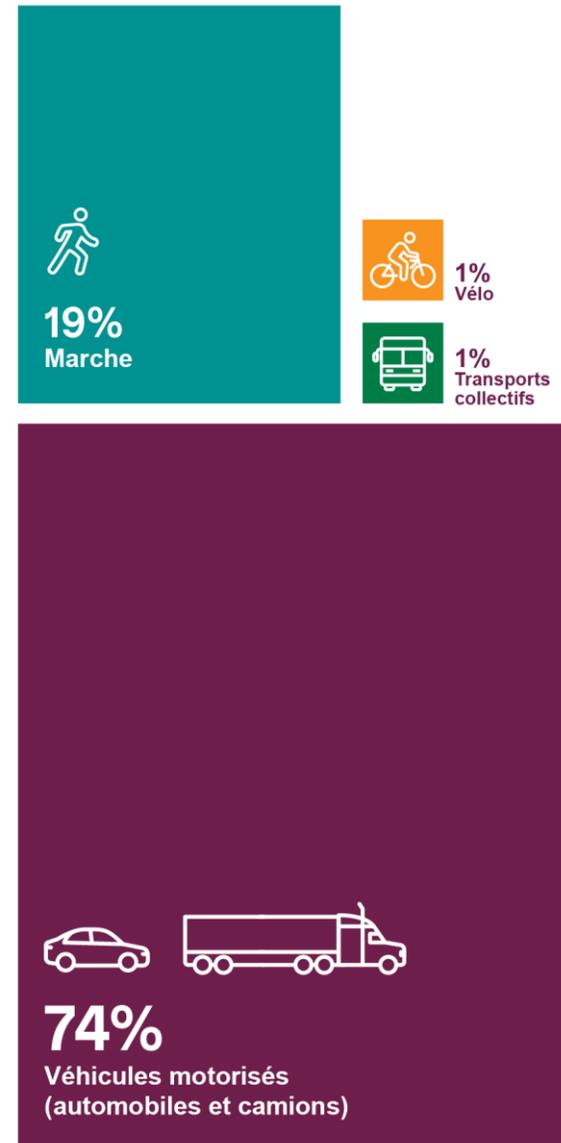


Figure 2-16 Partage de l'espace de la rue entre les différents modes de déplacement

*Les 5 % restants sont occupés par des terre-pleins ou des bordures.

Source : Données d'après Lefebvre-Ropars, G.-L. (2021). *Méthodologie d'évaluation du partage spatiotemporel de la rue* [Thèse de doctorat, Polytechnique Montréal].

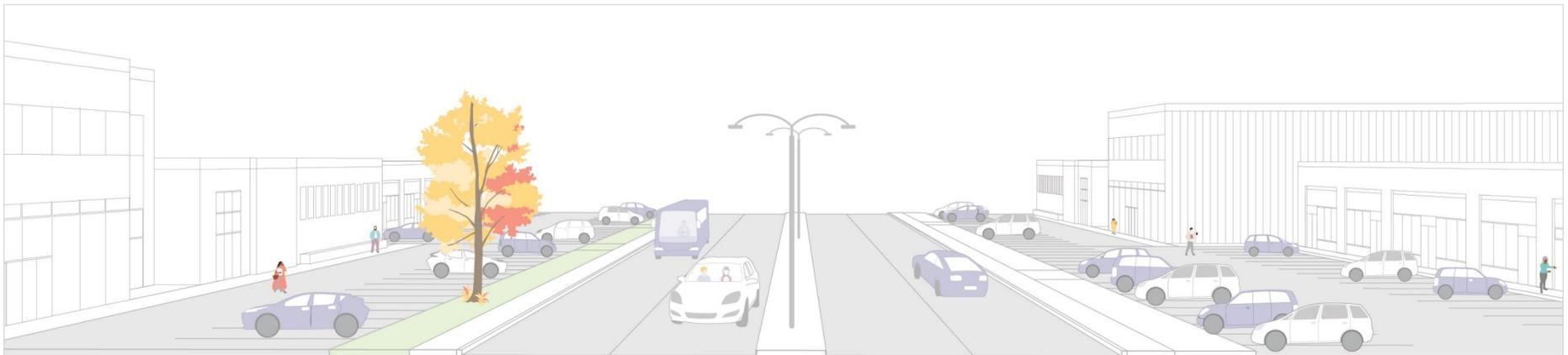


Figure 2-17 Exemple d'artère commerciale d'aujourd'hui

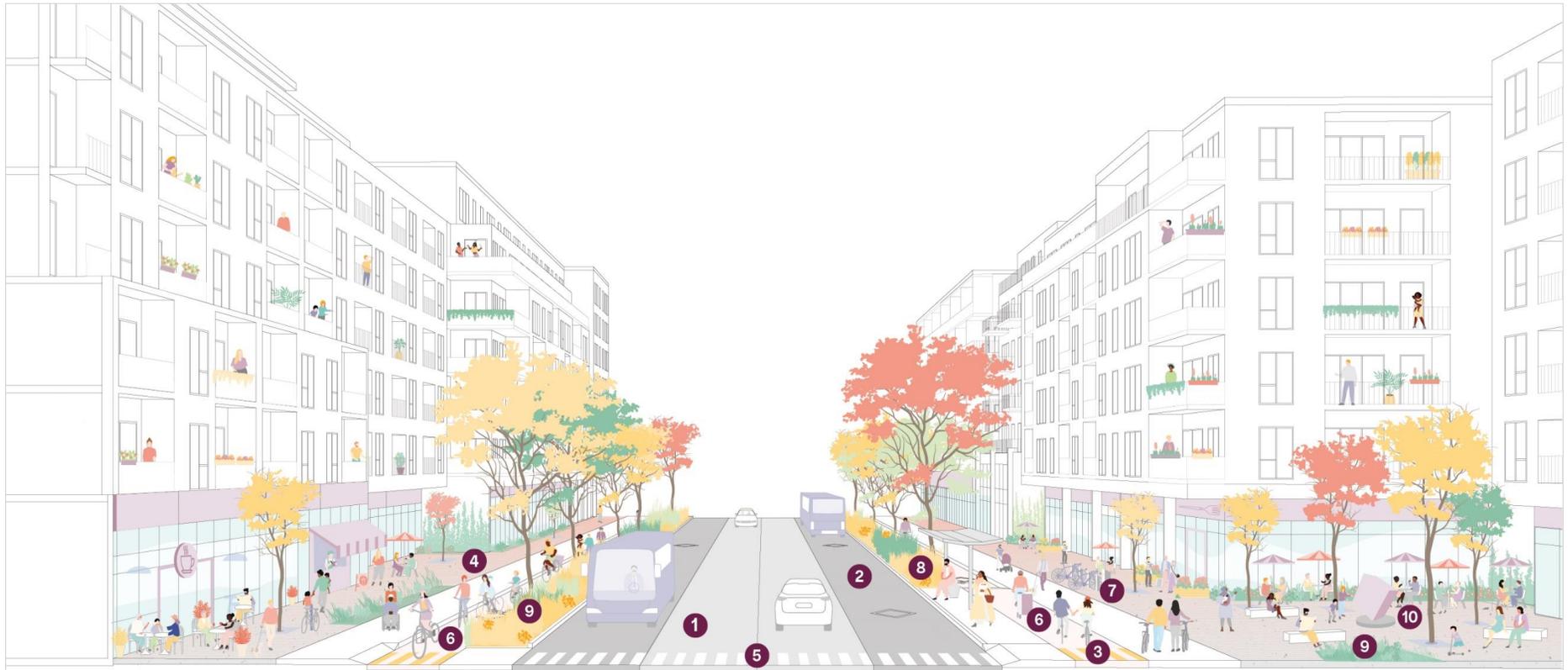


Figure 2-18 Exemple d'artère commerciale de demain

L'artère commerciale de demain est un espace inclusif et résilient. Elle présente une réduction de la place de l'automobile au profit des modes de déplacement actifs et collectifs, des mesures d'adaptation aux changements climatiques et des activités sociales, culturelles et récréatives.

1. Emprise réduite des voies de circulation véhiculaire
2. Voies réservées au transport collectif
3. Aménagements qui favorisent une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement
4. Trottoirs élargis qui favorisent la déambulation et les rencontres
5. Passage piétonnier protégé
6. Pistes cyclables unidirectionnelles en site propre qui répondent aux besoins des usagers et des usagers de tous âges et de tous niveaux de compétence
7. Station de vélos en libre-service pour encourager l'utilisation de ce mode de déplacement
8. Canopée et verdissement abondants qui offrent des zones d'ombre et de fraîcheur
9. Infrastructures vertes drainantes qui captent et retiennent les eaux pluviales
10. Présence de commerces, de terrasses, de mobilier et d'installations culturelles qui contribuent à animer la rue et qui créent une continuité entre les domaines privé et public

Objectif 5.2

Faire plus de place à la mobilité active, collective et partagée

- en priorisant l'aménagement de trottoirs, de voies cyclables et de voies réservées pour bus;
- en développant des solutions d'aménagement et d'entretien qui garantissent tout au long de l'année le bien-être et l'autonomie de toutes les personnes dans leurs déplacements;
- en favorisant des aménagements pour la cohabitation des modes actifs et collectifs;
- en facilitant l'intégration d'aménagements pour la mobilité partagée;
- en optimisant la répartition des équipements et des services sur la rue, notamment les opérations de collecte des matières résiduelles.

Montréal entend prioriser la mobilité active, collective et partagée aux autres besoins de mobilité dans les rues. Cet objectif, qui repose sur le déploiement massif des réseaux actifs et collectifs décrit dans l'orientation 1, commande des changements aux principes d'aménagement des rues. Pour prioriser le confort et la sécurité des piétonnes et des piétons, les trottoirs doivent être élargis partout où le débit piéton est important et où l'apaisement de la circulation et la sécurisation des intersections doivent être systématisés. Pour des déplacements à vélo sécuritaires, confortables et accessibles à tous et toutes, Montréal entend réserver davantage d'espaces aux infrastructures cyclables sur les axes appropriés. L'espace sur rue réservé à la mobilité partagée, active et motorisée, de même qu'à ses infrastructures sera également augmenté. Elle entend prioriser l'allocation de voies réservées pour autobus sur certaines rues afin de favoriser des déplacements efficaces en transport collectif.

Montréal mise également sur la généralisation de pratiques d'aménagement des rues inclusives en fonction des nouvelles balises de repartage de la rue afin que les déplacements soient conviviaux et sécuritaires en toutes saisons et pour tout le monde, notamment les enfants, les personnes aînées, les femmes dans leur diversité et les personnes ayant une limitation fonctionnelle. La Ville vise aussi la réduction du sentiment d'insécurité qui limite les déplacements de certaines personnes.

La réduction du nombre de véhicules en circulation et de la vitesse augmente également la sécurité de tous les usagers et usagères, facteur primordial pour l'atteinte de la Vision Zéro. Des interventions d'aménagement seront systématisées pour accélérer l'apaisement des rues.



Photo 2-39 Mobilité active et collective sur l'avenue Laurier Ouest – Arrondissement d'Outremont

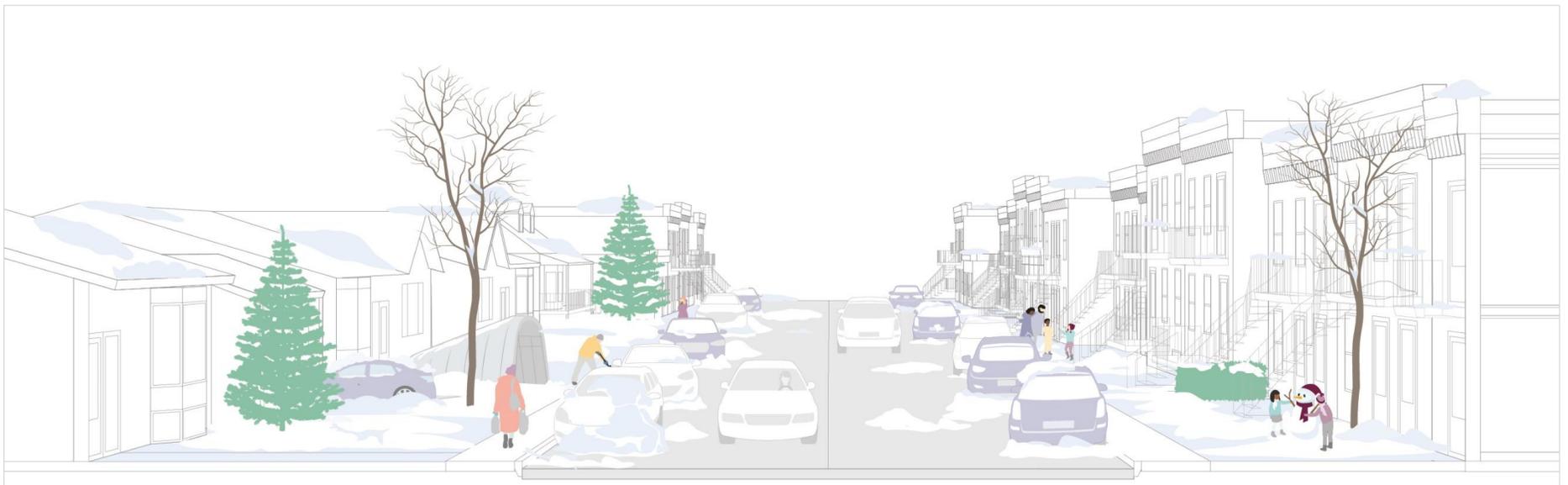


Figure 2-19 Exemple de rue locale d'aujourd'hui



Figure 2-20 Exemple de rue locale de demain

La rue locale de demain présente des aménagements qui contribuent à améliorer la qualité du milieu de vie et favorisent les modes de déplacement durables quatre saisons. Ils rendent plusieurs services écosystémiques, dont la création d'îlots de fraîcheur et la gestion des eaux pluviales. La rue locale est un lieu sécuritaire et convivial pour les usagères et usagers vulnérables et de tous âges.

1. Rue étroite et à sens unique qui favorise une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement
2. Géométrie de rue non linéaire pour apaiser la circulation véhiculaire
3. Nombre restreint de places de stationnement sur rue qui tient compte des besoins des personnes à mobilité réduite et des besoins en mobilité partagée
4. Entretien et déneigement des trottoirs et des rues pour encourager la mobilité active et garantir le bien-être et l'autonomie des usagères et usagers
5. Saillie de trottoir (domaine public) qui s'inscrit dans la continuité des cours avant (domaine privé) et favorise l'appropriation par la population
6. Trottoirs élargis pour favoriser la marche et les rencontres
7. Stockage de la neige sur rue
8. Supports à vélos pour encourager l'utilisation de ce mode de déplacement
9. Canopée abondante qui offre des zones d'ombre et de fraîcheur en été
10. Fosses d'arbres drainantes qui captent et retiennent les eaux pluviales
11. Intensification douce du cadre bâti



Objectif 5.3

Accroître l'espace réservé aux infrastructures vertes drainantes, à la canopée et au verdissement

- **en accélérant la déminéralisation et en augmentant massivement le verdissement et la canopée prioritairement dans les secteurs de vulnérabilités;**
- **en consacrant une partie du réseau de voirie aux infrastructures vertes, dont une portion réservée à celles drainantes;**
- **en assurant la viabilité et la croissance des arbres;**
- **en systématisant les bonnes pratiques d'entretien et d'aménagement durables et résilientes.**

Les rues et les ruelles doivent être transformées en mettant de l'avant leur rôle environnemental afin de favoriser la gestion des eaux de pluie en surface, la réduction de l'artificialisation des sols et des îlots de chaleur, l'augmentation de la qualité de l'air de même que la cohabitation des différentes espèces vivantes. Montréal mise donc sur l'intégration d'infrastructures vertes drainantes et de prétraitement dans les rues pour réduire les débordements d'eaux usées non traitées lors des pluies, limiter la propagation des contaminants et créer, par la même occasion, une opportunité pour déployer des cobénéfices dans les aménagements urbains en verdissant et en apaisant les rues. Afin de réduire l'apport d'eaux pluviales au réseau de drainage, ces infrastructures doivent être réparties sur tout le territoire et les projets de réfection de rue ou de constructions de nouvelles rues doivent systématiquement viser l'intégration de 10 % d'infrastructures vertes drainantes.

Montréal s'est également dotée d'une cible ambitieuse de 26 % d'indice de canopée pour 2025, avec l'ajout de 500 000 arbres de 2020 à 2030, dont une partie importante se fera sur le domaine public. Or, les espaces sur rue facilement plantables sont épuisés. Pour atteindre cette cible, Montréal entend créer des opportunités de plantations et déminéraliser des espaces dans les rues. Les ruelles, largement minéralisées, constituent des espaces pouvant accueillir une part importante des efforts en matière de plantation. Ces interventions demandent d'importants arbitrages en surface et en souterrain pour libérer de l'espace.

Une gestion durable de l'eau en surface complémentaire aux infrastructures souterraines

Le territoire montréalais est vulnérable aux pluies abondantes, notamment en raison des sols fortement urbanisés qui ont perdu leur capacité à absorber l'eau et du remblayage ou de la canalisation de la majorité des milieux humides et hydriques intérieurs qui aidaient autrefois à la rétention des eaux en surface. Avec les changements climatiques, les pluies vont augmenter considérablement en intensité et en récurrence. À elles seules, les solutions d'ingénierie traditionnelle basées sur les infrastructures souterraines ne sont plus suffisantes pour collecter toute cette eau. Il faut donc gérer une partie du ruissellement de l'eau en surface comme le font d'autres villes leaders en la matière dans le monde (ex. New York, Rotterdam, Copenhague, Vancouver, Portland, Philadelphie, etc.). Les aménagements en surface, tant sur le domaine privé que public, s'avèrent plus économiques et efficaces, surtout lorsque planifiées en complémentarité avec les infrastructures souterraines.

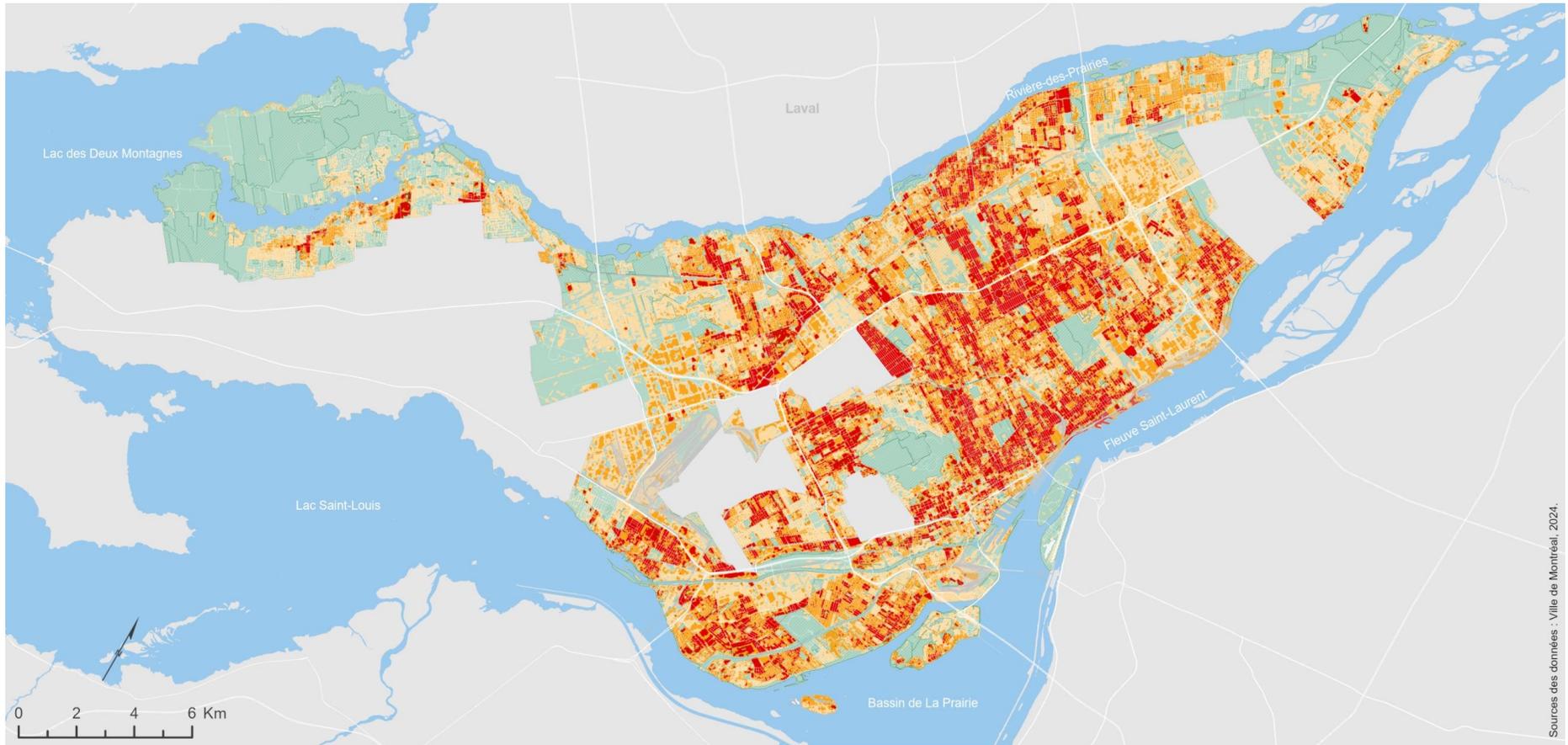
Dans ce contexte, Montréal propose de profiter des travaux de renouvellement des infrastructures et de réaménagement des rues et des espaces publics pour y inclure systématiquement des mesures de gestion durable des eaux pluviales. Les infrastructures vertes drainantes doivent être placées partout sur le territoire pour réduire la quantité totale des eaux qui ruissellent vers le réseau d'égout en harmonie avec les réseaux d'infrastructures souterraines et en collaboration avec les responsables des réseaux techniques urbains. D'autres mesures, comme les parcs éponges placés à certains endroits stratégiques dans les chemins d'écoulement des eaux ou dans les points bas topographiques, permettent de réduire les inondations de surface (voir orientation 6). La remise à ciel ouvert de cours d'eau enfouis pourrait aussi être envisagée lorsque cette option est réalisable aux plans techniques et financiers. Finalement, il faut compléter cette stratégie par des mesures sur le domaine privé visant à augmenter la capacité des sols à retenir et infiltrer l'eau, de même qu'à rendre les bâtiments plus adaptés aux changements climatiques (voir orientation 9). Notamment, il est souhaitable d'envisager, lors de projets majeurs, de restaurer le caractère naturel de tous les cours d'eau (incluant ceux qui sont enfouis), présents dans l'emprise du projet.



Photo 2-40 Saillie drainante, rue Boileau – Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve



Priorisation de la plantation d'arbres



Note : La carte identifie les endroits où il est prioritaire de verdir et de planter des arbres pour réduire les impacts des vagues de chaleur selon trois niveaux de priorité. La priorisation a été faite en fonction des critères suivants :

- diminuer la vulnérabilité aux vagues de chaleur;
- diminuer la superficie des îlots de chaleur de surface;
- augmenter l'indice de canopée;
- diminuer les retombées sur les groupes sensibles tant d'un point de vue de santé publique que socioéconomique;
- favoriser le verdissement et la plantation dans les milieux de vie.

Priorisation de la plantation d'arbres

- Niveau de priorité 1
- Niveau de priorité 2
- Niveau de priorité 3
- Niveau non prioritaire

Espace vert



Objectif 5.4

Renforcer l'aménagement d'espaces réservés à la tenue d'activités collectives

- **en priorisant les activités sociales, récréatives et culturelles dans les rues des secteurs en déficit de parcs et espaces verts, espaces publics ainsi que dans les ruelles résidentielles;**
- **en développant une « deuxième peau » pour amplifier le caractère collectif de lieux adjacents à la rue générant un fort achalandage;**
- **en favorisant l'activation et l'appropriation de la rue par des transformations temporaires, saisonnières ou évolutives en intégrant des processus participatifs et collaboratifs.**

La rue doit offrir à tous et à toutes des espaces de socialisation quotidienne, de bien-être, d'activités collectives et culturelles, de jeux ou encore de repos. La rue et ses usages peuvent évoluer au rythme de la journée, de la semaine et des saisons, sous l'impulsion des appropriations et des initiatives citoyennes et collectives.

Dans plusieurs quartiers, l'offre de parcs et d'espaces verts est insuffisante pour combler les besoins de la population et il y a peu d'opportunités pour en développer. La Ville mise entre autres sur les rues pour qu'elles deviennent de véritables espaces publics de proximité et répondent davantage aux besoins. De même, autour de lieux générant un fort achalandage, tels que les écoles, les stations de métro, les bibliothèques, les rues commerciales ou encore les parcs, Montréal entend conférer aux rues adjacentes un rôle de « deuxième peau » en y renforçant les qualités urbaines, sociales et culturelles.

Les ruelles ont aussi un potentiel de transformation et de renforcement de leur vocation d'espaces publics de proximité en toutes saisons, que ce soit pour le jeu libre, les activités culturelles et de socialisation entre voisines et voisins ou encore leur verdissement et l'agriculture urbaine. Cela passe, notamment, par une accélération des interventions et la systématisation des meilleures pratiques d'aménagement. Montréal entend faciliter la transformation de ces espaces en les sécurisant davantage.



Photo 2-41 Rue école 9^e Avenue – Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie

Deuxième peau

La notion de deuxième peau réfère au rôle particulier que les rues jouent autour de lieux achalandés et d'importance pour la collectivité (ex. parcs, écoles, bibliothèques, rues commerciales, stations de métro, équipements sportifs et communautaires, etc.). L'aménagement des rues à proximité de ces lieux doit créer une aire de transition en apaisant la circulation et en renforçant les opportunités d'interaction, de socialisation et de déplacements actifs. En augmentant la diversité des usages autour de ces lieux, il y a un enrichissement de l'expérience quotidienne, tant pour les occupants que pour les passants.

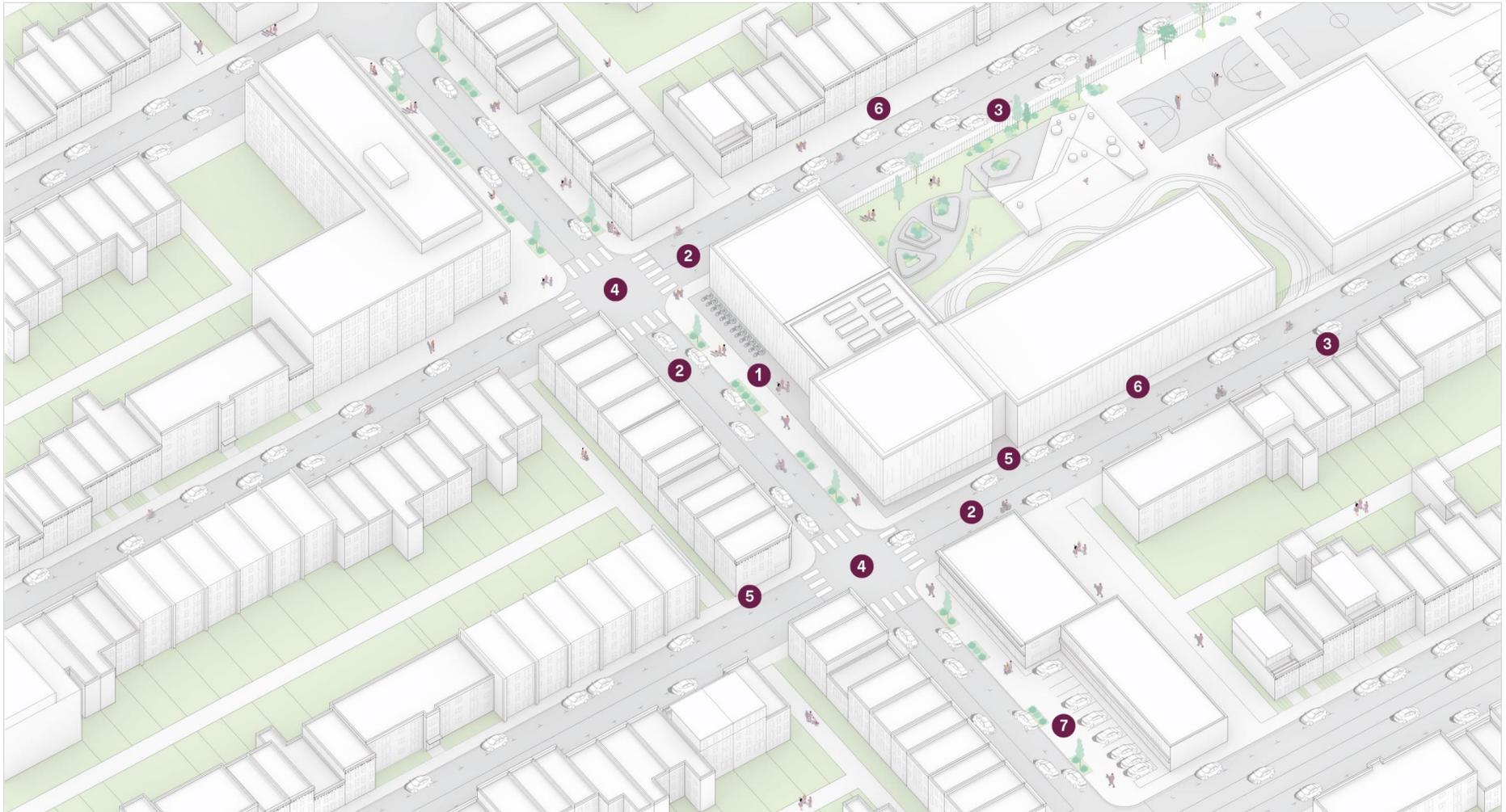


Figure 2-21 Exemple d'aménagement de rues situées aux abords d'une école qui ne jouent pas un rôle de deuxième peau

L'aménagement des rues ne tient pas toujours compte de la présence de l'école. Elles ne peuvent donc pas jouer pleinement leur rôle d'espaces publics.

1. Absence de lien entre l'aménagement du domaine privé de l'école et l'aménagement du domaine public de la rue
2. Rues à double sens qui favorisent les déplacements véhiculaires
3. Présence de places de stationnement des deux côtés de la rue qui encouragent l'utilisation de véhicules motorisés pour se déplacer
4. Aménagements des intersections qui nuisent au confort et à la sécurité des usagères et usagers vulnérables
5. Trottoirs étroits qui ne sont pas propices au déplacement d'un grand nombre de piétonnes et piétons, à la socialisation ou au jeu
6. Absence de canopée et faible verdissement qui contribuent à la création d'îlots de chaleur
7. Présence de places de stationnement en façade de commerces



Figure 2-22 Exemple d'aménagement de rues situées aux abords d'une école qui jouent un rôle de deuxième peau

L'aménagement des rues tient compte de la présence de l'école et crée une aire de transition autour de celle-ci. Ce faisant, les rues contribuent à améliorer la qualité des milieux de vie.

1. Portion de rue fermée à la circulation véhiculaire pour favoriser les déplacements actifs, la socialisation, le jeu et la tenue d'événements publics.
2. Place publique verdie qui agit comme parvis de l'école.
3. Déviation de la circulation véhiculaire sur une rue pour empêcher le transit dans l'aire de vie des élèves.
4. Intersection sécurisée pour favoriser les déplacements actifs des usagers et des usagers plus vulnérables.
5. Géométrie de rue non linéaire pour apaiser la circulation véhiculaire.
6. Rue à sens unique et diminution du nombre de places de stationnement sur rue pour réduire la place de l'automobile.
7. Larges trottoirs pour favoriser la marche et les rencontres.
8. Présence de supports à vélos pour encourager l'utilisation de ce mode de déplacement.
9. Présence d'une station de vélos en libre-service.
10. Canopée et verdissement abondants qui offrent des zones d'ombre et de fraîcheur.
11. Remplacement de places de stationnement par des terrasses, du mobilier et des installations culturelles temporaires pour favoriser une continuité entre les domaines privé et public et animer l'espace public.



Figure 2-23 Exemple de ruelle d'aujourd'hui



Figure 2-24 Exemple de ruelle de demain

La ruelle de demain agit comme un espace de vie collectif. Les frontières entre les domaines privés et publics sont plus poreuses. Les nouveaux aménagements de la ruelle favorisent son appropriation par le voisinage. Ils facilitent les rencontres, encouragent la création de liens entre voisines et voisins et participent au sentiment général de sécurité et d'appartenance. L'accroissement de la végétation permet de combattre les îlots de chaleur, d'améliorer la qualité de l'air, de réduire le niveau de bruit ambiant et de contribuer à la réintroduction de la biodiversité en ville.

1. Espaces collectifs de jardinage
2. Lieu d'entreposage pour les outils partagés de jardinage et d'entretien extérieur
3. Espace sécuritaire favorisant le jeu libre et actif des enfants
4. Espace adapté à la tenue d'activités sociales et communautaires
5. Infrastructures vertes drainantes qui captent et retiennent les eaux pluviales
6. Trois strates de végétation : plantes herbacées, arbustes et arbres
7. Clôtures de plus faible hauteur
8. Clôtures végétalisées ou haies
9. Utilisation d'un revêtement de sol perméable et uniforme pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales et l'utilisation de l'espace par des personnes à mobilité réduite
10. Intensification douce du cadre bâti



Orientation 5 Exemples de mesures

- Encourager les arrondissements à adopter une stratégie d'implantation de stationnement sur rue (SRRR, journaliers, horaires, etc.), notamment près des générateurs de déplacements.
- Accompagner les arrondissements à se doter de plans maîtres de plantation ou à les mettre à jour en intégrant des critères de priorisation en fonction des vulnérabilités.
- Mener un chantier pour repenser les ruelles. Il s'agit de revoir notamment la gouvernance, l'aménagement et le financement. Cette mesure vise à identifier et à mettre en place des solutions structurantes pour améliorer les ruelles afin qu'elles puissent assumer de façon pérenne et équitable leur rôle d'espace public de proximité.

Orientation 5 Cibles

- En 2050, au moins 30 % de l'emprise publique des rues est consacrée au transport actif et au transport collectif et aux infrastructures vertes.



© Adrien Williams

Photo 2-42 Bibliothèque Maisonneuve – Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve



Orientation 6

Renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collective comme soutien à l'équité et à la vie de quartier

Les lieux de la vie collective regroupent les équipements collectifs et les espaces publics fréquentés par la population montréalaise. Ils constituent les pôles d'ancrage publics de la vie de proximité, contribuant à la santé, à la culture, à l'éducation, au bien-être, à l'équité et au sentiment d'appartenance de l'ensemble de la population. Ils sont particulièrement importants pour rassembler les Montréalaises et les Montréalais, leur permettre d'être actifs et de bénéficier de la qualité de vie en ville en toutes saisons. Ils permettent également de célébrer et de mettre en valeur l'apport essentiel des peuples autochtones et des différentes communautés culturelles appartenant à l'histoire et au développement de Montréal.

Plusieurs territoires sont toutefois confrontés à des déficits : une offre insuffisante pour répondre aux besoins diversifiés des populations, des inégalités d'accès, le vieillissement des équipements et des infrastructures. Répondre à ces enjeux est

particulièrement important dans les secteurs à forte vulnérabilité socioéconomique où ces lieux constituent un filet social pour les populations.

Les grands secteurs en transformation (secteur d'opportunités prioritaires – chapitre 4), qui vont concentrer l'essentiel de la croissance résidentielle d'ici 2050, offrent d'importantes opportunités de bonification de l'offre de lieux de la vie collective. Par ses pouvoirs réglementaires ainsi que ses programmes de subvention et d'investissement, la Ville de Montréal peut agir dans ces secteurs sur la construction de nouveaux équipements collectifs et l'aménagement de parcs et d'espaces publics, avec la collaboration de ses différents partenaires. À ce titre, les nouveaux pouvoirs en matière de zonage incitatif offrent des leviers additionnels pour maximiser les bénéfices collectifs des projets qui s'y déploieront. Pour ce faire, la planification des équipements collectifs, des espaces publics et des parcs doit y être effectuée en amont, afin de répondre aux besoins des nouveaux ménages à accueillir et des populations des quartiers adjacents.

Montréal, devant composer avec la raréfaction du foncier disponible et des ressources limitées, doit devenir un territoire d'innovation et d'inclusion, à la fois pour combler les déficits actuels et pour anticiper

les besoins à venir, tout en priorisant les territoires cumulant des vulnérabilités.

Les lieux de la vie collective sont donc appelés à évoluer pour être plus inclusifs et mieux répondre aux besoins sociaux, de diversité d'usages et d'adaptation du territoire aux changements climatiques afin qu'ils continuent à offrir des ressources à tous et toutes. Leur création et leur bonification doivent ainsi miser sur l'ensemble des opportunités disponibles à toutes les échelles, depuis l'initiative citoyenne sur un terrain en friche jusqu'au grand projet d'aménagement. Pour ce faire, il est nécessaire de développer diverses approches et outils combinés pour repenser, optimiser et adapter l'offre aux besoins différenciés, évolutifs et aux nouvelles attentes des Montréalaises et des Montréalais.

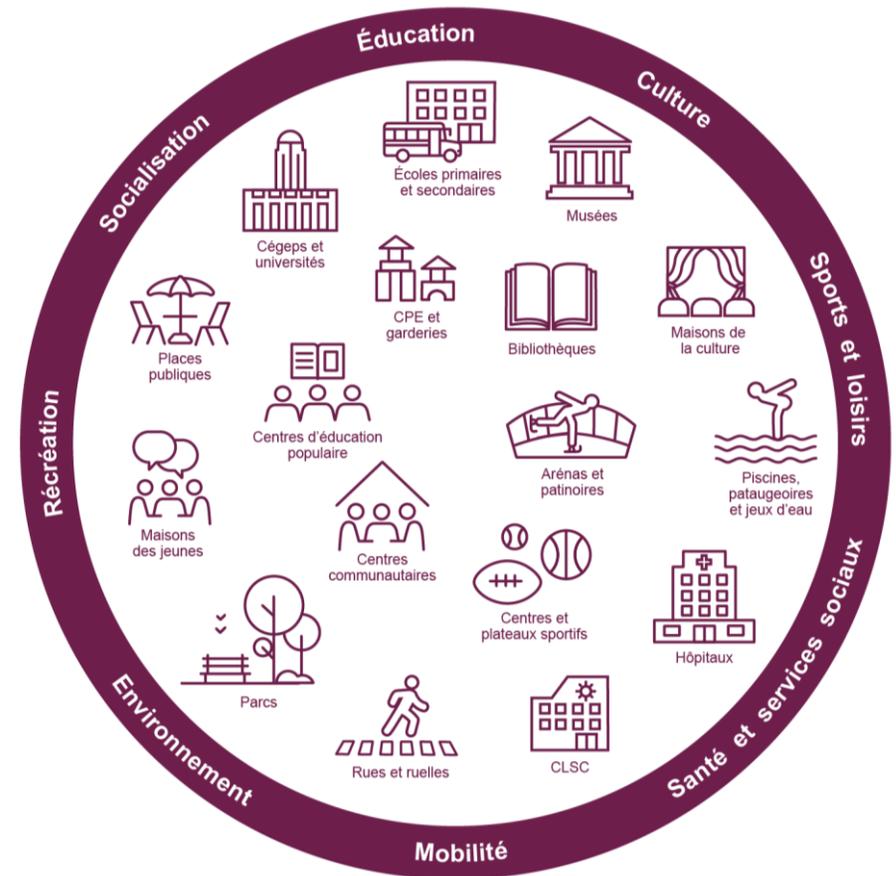


Figure 2-25 Types de lieux de la vie collective et diversité de leurs fonctions



Secteurs à forte vulnérabilité socioéconomique

La mesure de la vulnérabilité socioéconomique¹⁷ permet de comprendre les inégalités sociales sur le territoire montréalais et leurs caractéristiques. Elle constitue ainsi un outil stratégique d'aide à la décision, par exemple, pour identifier les quartiers ayant des besoins élevés en matière de logement abordable ou de ressources du quotidien.

La mesure de la vulnérabilité socioéconomique repose sur quatre dimensions de la défavorisation des personnes : l'instabilité résidentielle, la dépendance économique, la composition ethnoculturelle et la vulnérabilité situationnelle. Pour chacune de ces quatre dimensions, l'utilisation de plusieurs variables permet de tenir compte des multiples facettes de la vulnérabilité socioéconomique. Parmi les variables, l'analyse inclut par exemple la proportion de logements dont les occupants sont locataires plutôt que propriétaires, la proportion de personnes vivant seules, la proportion de la population n'étant pas sur le marché du travail, la proportion de la population composée d'immigrants récents, la proportion de la population ayant déclaré faire partie d'une minorité visible, la proportion de la population de 25 à 64 ans sans diplôme d'études secondaires, le revenu médian, la proportion de personnes ayant déclaré être autochtones ainsi que la proportion de familles monoparentales.

Les bibliothèques, ressources de proximité accessibles et inclusives dans les milieux de vie

Les bibliothèques de Montréal offrent un accès à la lecture, à l'information, au savoir, à la culture et au loisir. Constituant un service de proximité, elles facilitent l'inclusion et la participation à la vie culturelle et citoyenne. Les bibliothèques ont de plus en plus un rôle de « tiers-lieu » : elles jouent un rôle important, tant dans l'accès à la culture qu'à une diversité de services connexes dans les quartiers (accès aux technologies, espaces de socialisation et de travail, etc.), ainsi que dans l'amélioration du sentiment d'appartenance sociale, notamment pour les populations en situation de vulnérabilité, les communautés culturelles et les nouveaux arrivants. Du fait de ce rôle structurant, la bonification de l'accès aux bibliothèques constitue une des cibles visées pour répondre aux besoins diversifiés de la population dans une logique d'équité territoriale.

L'accès aux parcs et aux espaces verts de proximité

À l'échelle de l'ensemble de son territoire, Montréal bénéficie d'une proportion importante de parcs et d'espaces verts par habitant, soit un ratio de 35 m², grâce notamment à ses grands parcs et berges. Toutefois, ce ratio ne reflète pas les disparités territoriales en termes de desserte de proximité ni les enjeux de saturation dans les secteurs les plus densément peuplés. D'ici 2050, Montréal se dote donc d'une cible ambitieuse visant l'aménagement des secteurs d'opportunité prioritaires, qui sont les secteurs offrant les potentiels d'intervention les plus importants. Les aménagements contributifs à l'offre de parcs et d'espaces verts peuvent y être de différentes natures (parc, ruelle verte, place résiliente, mutualisation sous la forme de parcs-écoles par exemple, etc.).

¹⁷ Source : Statistique Canada. (10 novembre 2023). [L'indice canadien de défavorisation multiple, 2021](#). (Produit n° 45-20-0001 au catalogue).



© Marion Chuniaud

Objectifs

- **Objectif 6.1 – Augmenter l'offre de lieux de la vie collective en fonction des vulnérabilités locales et des besoins**
- **Objectif 6.2 – Renforcer la résilience et le contact avec la nature dans les lieux de la vie collective**
- **Objectif 6.3 – Assurer la qualité et la flexibilité des lieux de la vie collective**
- **Objectif 6.4 – Renforcer la vocation des lieux de la vie collective comme des espaces inclusifs d'appropriation citoyenne**

Photo 2-43 Parc Saint-Joseph en hiver – Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles



Objectif 6.1

Augmenter l'offre de lieux de la vie collective en fonction des vulnérabilités locales et des besoins

- en favorisant le maintien de la vocation collective et en assurant une réponse aux besoins du milieu d'insertion dans les projets visant des lieux de la vie collective;
- en priorisant la création ou l'agrandissement de lieux de la vie collective dans les secteurs en déficit et vulnérables;
- en investissant des espaces innovants et en mobilisant des stratégies non conventionnelles pour le développement de lieux de la vie collective;
- en planifiant en amont, en collaboration avec différents partenaires, et en adaptant la programmation des équipements collectifs et des espaces publics en fonction du niveau d'intensité, des développements projetés et des besoins des quartiers adjacents;
- en favorisant l'intégration de services destinés aux personnes en situation ou à risque d'itinérance;
- en mettant en réseau et en valeur les espaces verts et bleus ainsi que la complémentarité des espaces publics.

Les lieux de la vie collective constituent un actif de la collectivité à préserver et à mettre en valeur. Il est essentiel de favoriser leur ouverture aux Montréalaises et Montréalais, d'assurer leur évolution en prenant en compte les besoins des milieux d'insertion en matière de services à la population et de maintenir leur vocation publique.

Pour augmenter l'offre de lieux de la vie collective et favoriser l'équité sociale et territoriale, la Ville de Montréal priorise la réalisation de projets dans les secteurs en déficit et vulnérables. Elle mise sur le développement de stratégies foncières, financières et de partenariats pour acquérir, transformer ou donner accès à de nouveaux équipements collectifs et espaces publics, qu'ils soient de propriété publique, privée ou collective, et mieux répondre aux besoins, appelés à croître d'ici 2050. La Ville cherche donc à faire évoluer les modèles de développement et à assurer des collaborations systématiques, concertées et organisées avec l'ensemble de ses partenaires. Elle entend travailler de concert avec les différents partenaires institutionnels et gouvernementaux, notamment afin de planifier en amont les besoins en écoles et d'assurer leur intégration dans les quartiers. La bonification de l'offre peut impliquer la mise en commun de ressources dans une approche de collaboration, notamment par la mutualisation des équipements sportifs, culturels et communautaires.

Montréal reconnaît également que les milieux communautaire et associatif, par leurs activités, leurs services et leur mission, constituent des partenaires stratégiques pour soutenir l'équité, dynamiser les lieux de la vie collective, y créer du lien social et un sentiment d'appartenance pour la population.

L'équité implique aussi de faciliter l'intégration de ressources d'hébergement destinées aux personnes en situation ou à risque d'itinérance. Ces lieux offrent une diversité de services qui va bien au-delà de la notion d'hébergement. La collaboration avec les partenaires communautaires et institutionnels est essentielle afin de prendre en compte les différents défis d'intégration de façon à répondre aux besoins des personnes vulnérables tout en favorisant une saine cohabitation sociale.

Montréal entend déployer une approche intégrée de ses espaces publics qui repose notamment sur la mise en réseau de ceux-ci. Cela peut se faire via la complémentarité des différents espaces entre eux (parcs, places, rues, ruelles, espaces riverains et autres espaces publics) afin de bonifier l'offre. L'aménagement et l'occupation des espaces publics sont repensés au regard de leur rôle de support à la mobilité active, dans la valorisation de la biodiversité et dans l'accueil d'usages multiples accessibles à tous et toutes. Ils permettent ainsi de développer un maillage vert et actif de territoire, notamment par des corridors verts.

Corridors verts

Les corridors verts sont des parcours récréatifs piétonniers et cyclables qui permettent de relier les espaces verts, en particulier les grands parcs montréalais. Leur principale caractéristique est l'attention portée au verdissement de leur aménagement, ce qui crée des ambiances propices à la découverte des espaces verts et des milieux naturels montréalais. Ces parcours récréatifs quatre saisons sont attractifs et sécuritaires grâce à la mise en place de diverses typologies de tracés sur rue ou à l'intérieur des espaces verts.

Les six grands corridors verts à implanter sont :

1. Espace pour la vie | Mont-Royal – 10 km
2. Falaise-Fleuve | Bridge-Bonaventure – 15 km
3. Bois-de-Liesse | Angrignon – 27 km
4. De l'Est – 15 km
5. De la rivière des Prairies – 45 km
6. De la voie ferrée – 13 km

La réalisation d'un réseau de corridors verts contribue à mettre en œuvre plusieurs intentions du PUM, notamment l'augmentation des possibilités de contact avec la nature, la bonification de l'offre de liens actifs sécuritaires, l'augmentation de la biodiversité et du verdissement, ainsi que la découverte des paysages montréalais. Les grands corridors verts constituent une armature sur laquelle pourra venir se connecter un réseau de corridors verts locaux permettant de rejoindre des parcs de quartier.



Photo 2-44 Esquisse d'ambiance du corridor vert prévu dans le cadre de la modernisation de la ligne Saraguay-Aqueduc



Réseau des corridors verts projetés



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte illustre l'armature principale du réseau des corridors verts permettant de relier les espaces verts, en particulier les grands parcs montréalais. Ces corridors prennent la forme de parcours récréatifs piétonniers et cyclables quatre saisons et sont aménagés selon diverses typologies de tracés. Ces derniers sont présentés à titre indicatif et doivent faire l'objet d'études complémentaires avant d'être considérés comme des interventions projetées.

Grands corridors verts

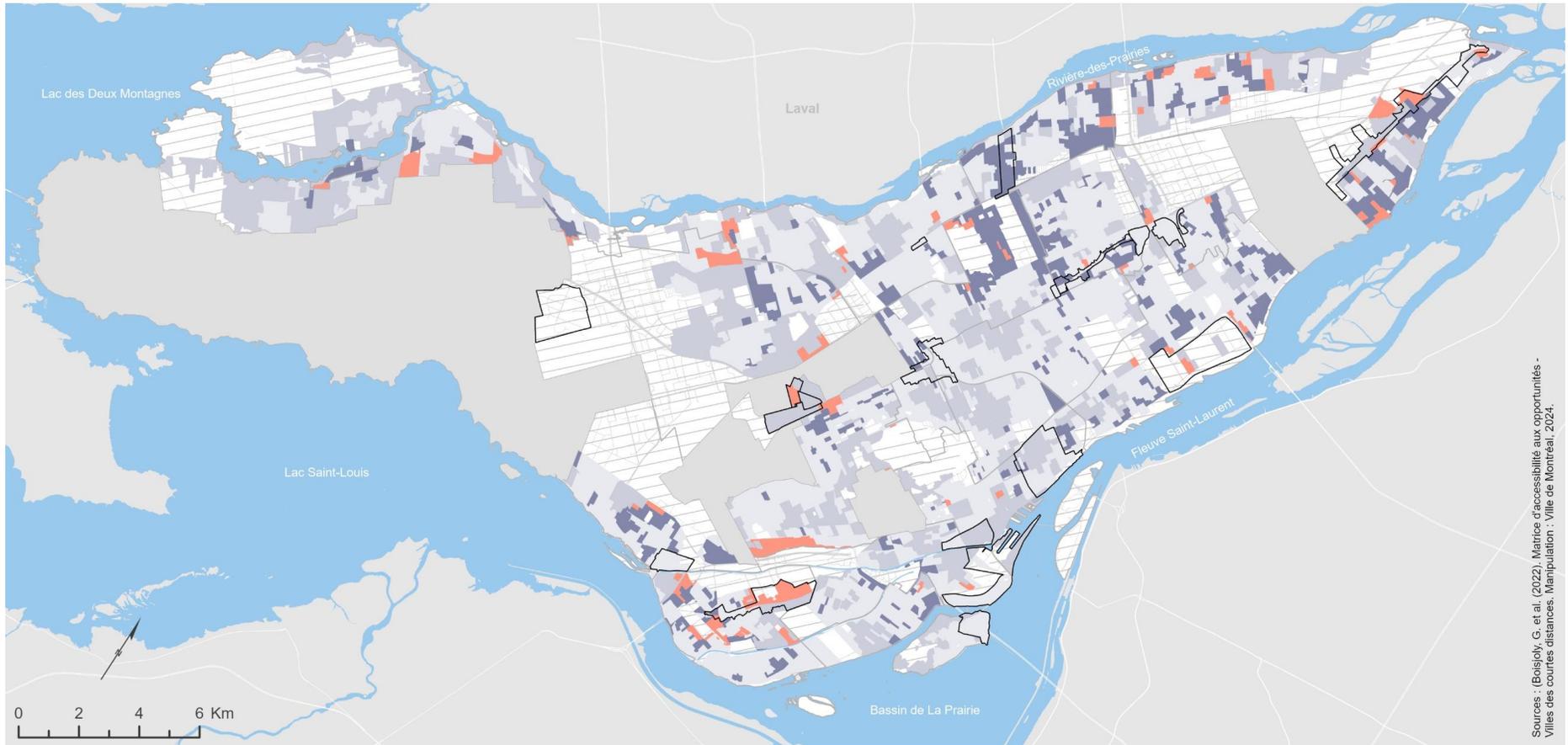
- Espace pour la vie | Mont-Royal
- Falaise-Fleuve | Bridge-Bonaventure
- De l'Est
- De la rivière des Prairies

- Bois-de-Liesse | Angrignon
- De la voie ferrée

- Grands parcs
- Potentiel de développement des grands parcs
- Autres espaces verts



Accès aux équipements collectifs et équité territoriale dans les milieux de vie



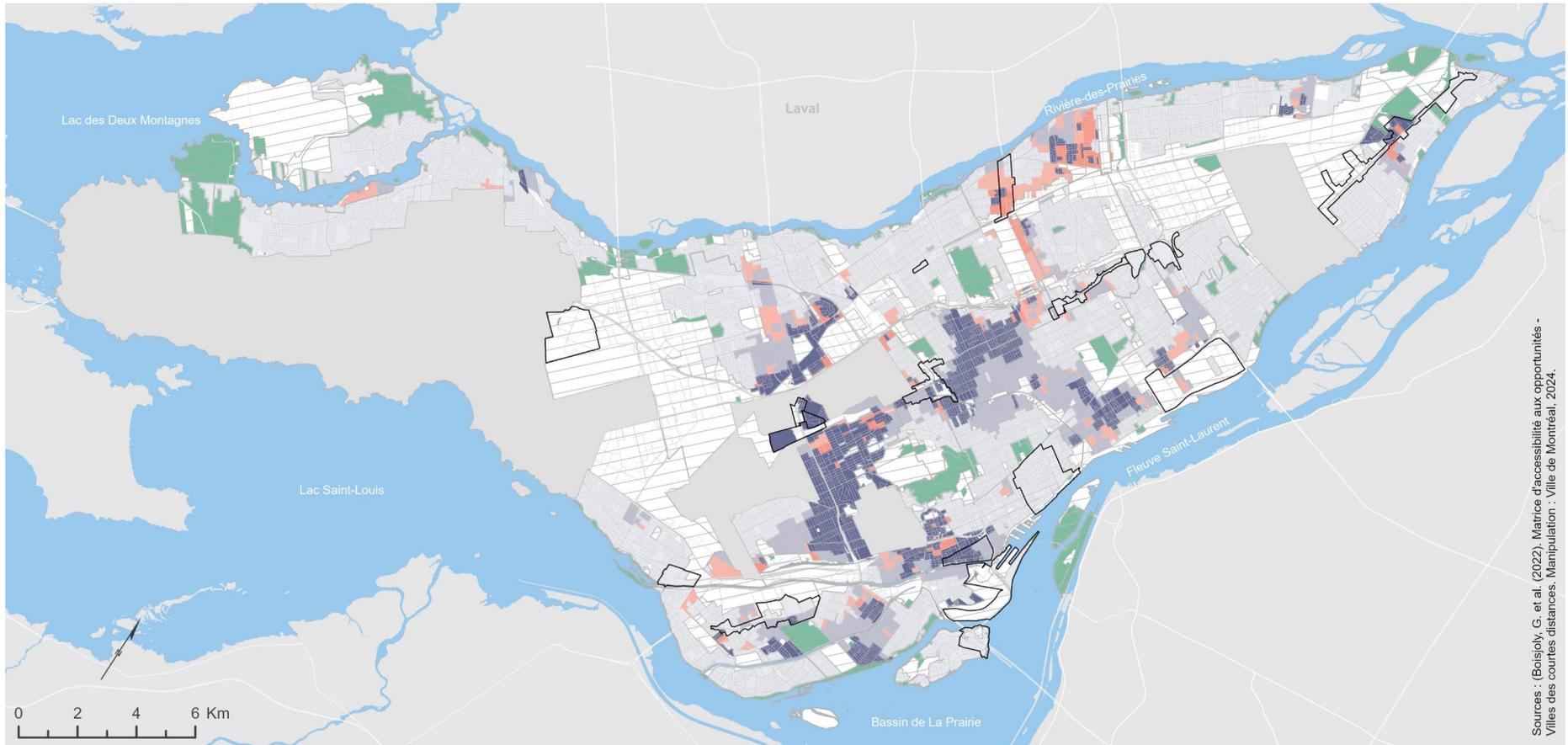
Note : La carte identifie les secteurs d'intervention prioritaires en matière d'accès aux équipements collectifs. Les secteurs aux besoins les plus importants présentent une vulnérabilité socio-économique élevée combinée à un déficit d'accès aux équipements collectifs. À ceux-ci s'ajoutent les secteurs d'opportunité priorités (chapitre 4) qui vont faire l'objet de transformations d'envergure et vont concentrer l'essentiel de la croissance résidentielle d'ici 2050.



Carte 2-20 Accès aux équipements collectifs et équité territoriale dans les milieux de vie



Accès aux parcs et équité territoriale dans les milieux de vie



La carte identifie les secteurs d'intervention prioritaires en matière d'accès aux parcs. La qualité de l'accès est déterminée en tenant compte de la superficie de parc accessible et de la densité de population. Les secteurs aux besoins les plus importants présentent une vulnérabilité socio-économique élevée combinée à un déficit d'accès aux parcs. À ceux-ci s'ajoutent les secteurs d'opportunité priorités (chapitre 4) qui vont faire l'objet de transformations d'envergure et vont concentrer l'essentiel de la croissance résidentielle d'ici 2050.



Carte 2-21 Accès aux parcs et équité territoriale dans les milieux de vie

Sources : (Boisjoly, G. et al. (2022). Matrice d'accessibilité aux opportunités - Villes des courtes distances. Manipulation : Ville de Montréal, 2024.

Objectif 6.2

Renforcer la résilience et le contact avec la nature dans les lieux de la vie collective

- en augmentant la canopée, le verdissement et la biodiversité dans les espaces publics et autour des équipements collectifs;
- en aménageant des lieux de la vie collective résilients;
- en concevant les lieux de la vie collective pour les quatre saisons;
- en assurant des accès conviviaux et sécuritaires en toutes saisons aux espaces verts.

La conception et l'aménagement des lieux de la vie collective sont l'occasion pour Montréal de démontrer son exemplarité quant à la prise en compte des enjeux climatiques, environnementaux et de santé publique. En effet, ces lieux sont des leviers pour apporter des solutions innovantes et durables pour renforcer la résilience du territoire en termes de gestion des eaux de pluie en surface, de création d'îlots de fraîcheur ou encore de renforcement de la biodiversité. Les stratégies d'aménagement doivent ainsi permettre d'améliorer les conditions microclimatiques des espaces publics en intégrant des principes de conception bioclimatiques aux échelles urbaine et architecturale, et ainsi de préserver l'accessibilité et l'attractivité des espaces urbains et des bâtiments.

Certains lieux de la vie collective sont des espaces privilégiés de contact avec la nature, des zones calmes dans la ville. Montréal entend donc bonifier la canopée et le verdissement et rehausser la biodiversité dans les espaces insuffisamment végétalisés, revitaliser les zones boisées et les rives, de même que valoriser les opportunités de plein air urbain. Pour que ces espaces verts bénéficient à tous et toutes, Montréal entend assurer leur accessibilité à pied, en vélo, en transport collectif et en modes partagés.

Montréal mise également sur le développement de la résilience saisonnière pour que les lieux de la vie collective embrassent l'hiver et toutes les autres saisons, permettant ainsi aux Montréalaises et Montréalais de profiter, notamment, de la nordicité urbaine. Les installations sportives et récréatives extérieures peuvent être particulièrement affectées par l'effet des changements climatiques. La Ville entend appliquer de hauts standards en matière de durabilité afin d'améliorer la qualité de ces installations, d'optimiser leur utilisation et d'assurer leur résilience.



Photo 2-45 Noue drainante au parc Honoré-Mercier – Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve



Photo 2-46 Parc Dickie-Moore – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

Espaces publics résilients (ex. parcs éponges)

La fonction première des parcs et des places est de servir de lieu de détente, de loisirs ou de socialisation. Un espace public résilient (ex. parc éponge) se distingue dans ses modalités d'aménagement, tout en conservant ses vocations premières. L'aménagement vise à retenir l'eau des secteurs adjacents pour de courtes périodes lors de pluies exceptionnelles pour réduire les risques vis-à-vis des refoulements d'égouts et des inondations sur rue. Il peut ainsi combiner la rétention et/ou l'infiltration des eaux de pluie, la création d'îlots de fraîcheur, la reconstitution d'habitats naturels et de biodiversité tout en répondant aux besoins fonctionnels de la communauté et d'amélioration de la qualité de l'espace public urbain.

Les principes d'aménagement des espaces publics résilients sont de :

- concevoir une multifonctionnalité des espaces publics dans une logique de mutualisation et de polyvalence afin de répondre à plusieurs besoins;
- moduler les usages selon la topographie, afin de permettre à certains secteurs d'être inondés et d'autres non, selon le niveau d'acceptabilité;
- prévoir des points d'entrées optimaux de l'eau des rues vers l'espace public, définis selon la topographie du secteur;
- aménager l'espace public en contrebas par rapport au niveau des rues adjacentes afin d'offrir un espace de rétention pour le secteur;
- drainer les zones imperméables vers les zones perméables afin d'optimiser l'irrigation passive et ralentir la vitesse de l'eau.

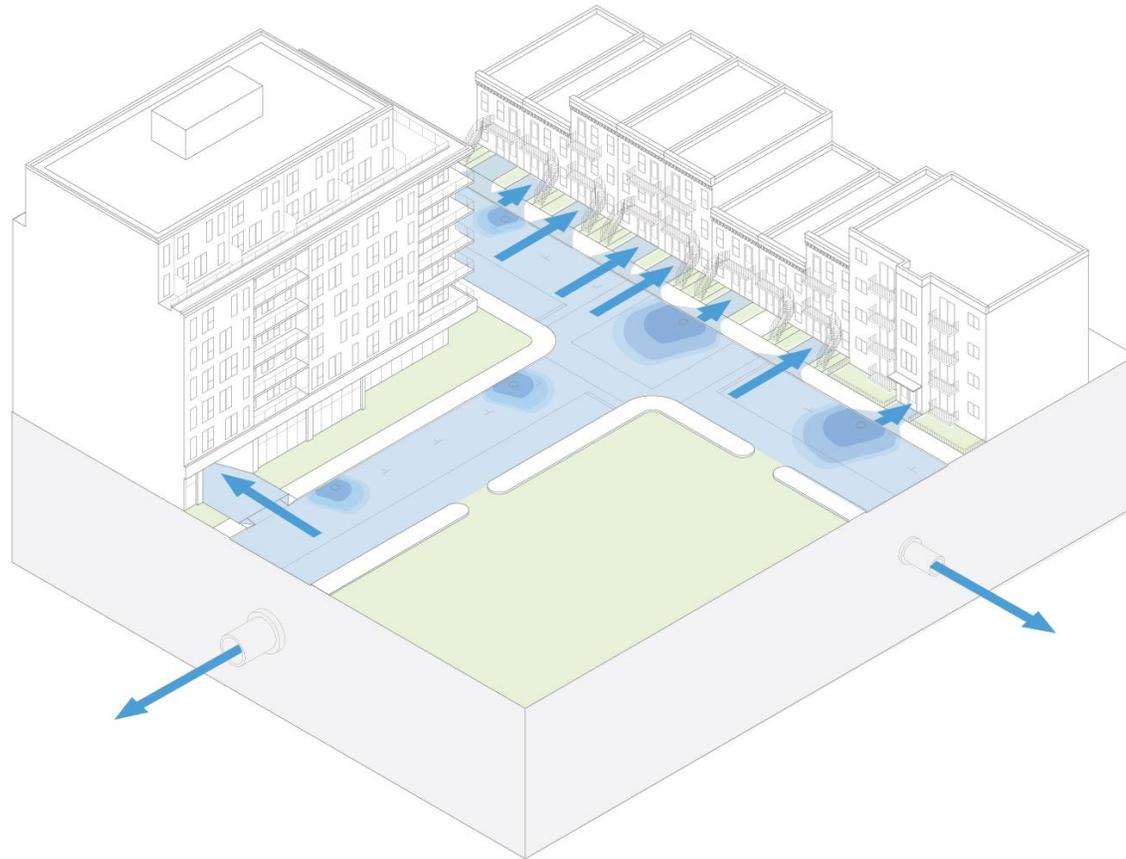


Figure 2-26 Exemple de secteur ne présentant pas d'espace public résilient

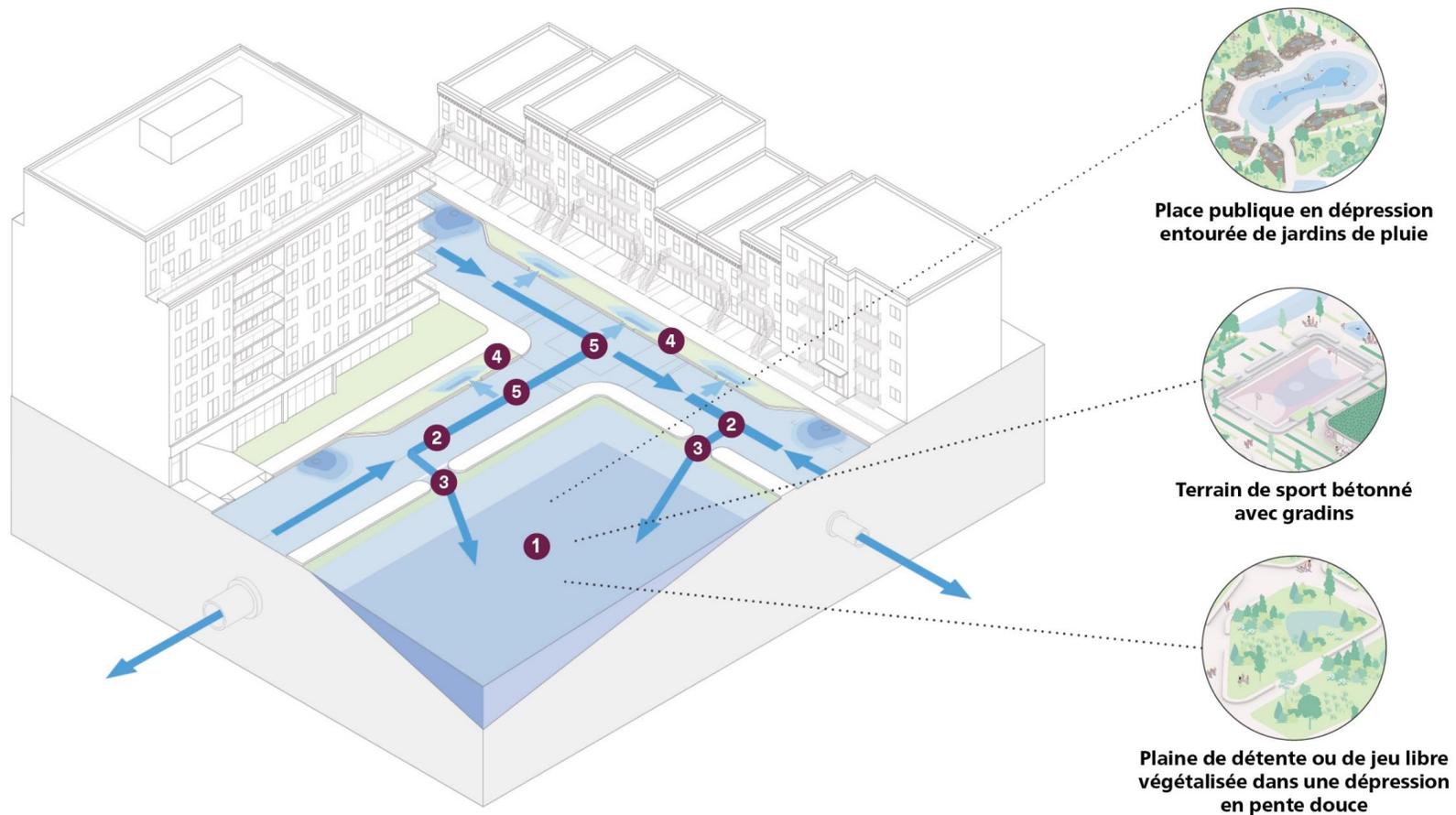


Figure 2-27 Exemple de secteur présentant un espace public résilient et des infrastructures vertes

Un espace public résilient¹⁸ a pour fonction de venir capter et retenir temporairement des volumes d'eau sur place lors de périodes de pluies. Il se vide nge par la suite de façon contrôlée vers l'égout ou par infiltration. Sans la présence d'un espace public résilient, ces volumes d'eau pourraient engorger le réseau d'égout, créer des refoulements dans les rues et les bâtiments mal protégés ou bien inonder des secteurs résidentiels et des infrastructures sensibles.

1. Espace public résilient aménagé en contrebas par rapport au niveau des rues adjacentes
2. Rue dont la géométrie et la pente dirigent l'eau vers l'espace public résilient
Points d'entrée optimaux de l'eau des rues vers l'espace public résilient

3. Infrastructures vertes (saillies drainantes) qui captent et retiennent une partie de l'eau et permettent de réduire le ruissellement en provenance de la rue vers les entrées et les bâtiments
4. Rue dont la géométrie et la pente dirigent l'eau vers les infrastructures vertes

¹⁸ Ville de Montréal, (2022), *Espaces publics résilients : la boîte à outils*.

Objectif 6.3

Assurer la qualité et la flexibilité des lieux de la vie collective

- en priorisant les interventions d'entretien, de mise aux normes, de rénovation et d'amélioration des équipements collectifs et espaces publics existants dans les secteurs en déficit et vulnérables;
- en adaptant les modèles de conception et de gouvernance pour permettre la mutualisation, la multifonctionnalité et l'adaptabilité des lieux de la vie collective;
- en intégrant, dès la planification, des éléments de l'identité culturelle locale dans les lieux de la vie collective, notamment par le biais de l'art public;
- en assurant une qualité de l'architecture et du design;
- en favorisant et accompagnant les initiatives d'occupation temporaire, transitoire et de réutilisation adaptative;
- en assurant des aménagements répondant aux besoins d'appropriation libre.

Pour assurer une plus grande qualité et flexibilité des lieux de la vie collective, Montréal mise sur un entretien rigoureux ainsi qu'une amélioration et une optimisation de ses actifs. L'optimisation peut passer par la polyvalence des espaces qui peuvent être assignés à plusieurs usages et activités. L'importance de préserver des espaces ouverts d'appropriation libre dans les espaces publics, notamment les parcs, contribue à la qualité et à la flexibilité des lieux de la vie collective.

En matière de qualité en architecture et en design (voir encadré – orientation 2), Montréal doit faire preuve d'exemplarité dans la conception, la rénovation ou l'amélioration de ses lieux de la vie collective. Cette exemplarité doit être mise de l'avant, tant dans les projets de nouvelles constructions que dans la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti constituant plusieurs lieux de vie collective existants, ou dans les projets de réhabilitation d'immeubles patrimoniaux à des fins collectives. La protection et le développement de l'art public sur le territoire contribuent aussi à la qualité des milieux. Les œuvres reflètent le talent des artistes et sont des témoins de l'identité et de l'histoire des lieux.

Les lieux de la vie collective doivent également être évolutifs et adaptables, afin de pouvoir anticiper les changements dans les besoins et les pratiques. Il s'agit de favoriser une plus grande mutualisation, que ce soit dans la mise en commun d'espaces, le partage de services, l'ouverture sur une base temporelle ou saisonnière. Ces nouvelles approches sont mises en pratique, tant dans les projets de rénovation et d'amélioration de l'existant, que lors de la conception et l'aménagement des nouveaux lieux de la vie collective.



Photo 2-47 Stade Gary-Carter – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

© Michel Brassard À vue d'aigle



L'art public

L'art public désigne l'ensemble des œuvres d'art situées dans des lieux d'accès public, extérieurs ou intérieurs. Les œuvres d'art public qui sont réalisées par des artistes de statut professionnel en arts visuels et sont issues de disciplines artistiques diverses, font appel à divers matériaux et adoptent d'innombrables formes : sculptures, installations, verrières, mosaïques, murales, œuvres technologiques, etc. Celles-ci sont normalement créées pour un lieu déterminé.

L'art public, sous toutes ses formes, confère une valeur ajoutée aux lieux et aux aménagements et contribue à l'identité, à l'expérience citoyenne et à la richesse culturelle tant à l'échelle de la ville que de ses quartiers. Il est donc important de multiplier les interventions, notamment en intégrant l'art public dans les projets d'aménagement et en réalisant des projets emblématiques pour certains lieux stratégiques. De plus, il faut s'assurer de maintenir en bon état les œuvres de la collection de la Ville.



© Les architectes FABG

Photo 2-49 Ancienne station-service de Mies-Van der Rohe transformée en centre intergénérationnel – Arrondissement de Verdun



© Artgang

Photo 2-48 Astro, *Symphonie* – Arrondissement de Montréal-Nord.

Production : A.G.C. Art public. Financé au Programme d'art mural 2023, volet 1 dans le cadre de l'Entente de développement culturel de Montréal conclue entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal.



Objectif 6.4

Renforcer la vocation des lieux de la vie collective comme des espaces inclusifs d'appropriation citoyenne

- **en aménageant et programmant les lieux de la vie collective avec une perspective ADS+ en assurant leur accessibilité universelle;**
- **en soutenant les initiatives citoyennes pour le développement de tiers-lieux et de communs urbains**
- **en reconnaissant et accompagnant les usages existants et les usages émergents inclusifs;**
- **en affirmant un rééquilibrage des récits et l'aménagement d'espaces inclusifs de médiation entre les communautés autochtones et la population allochtone de Montréal;**
- **en favorisant la participation et l'engagement des citoyennes et citoyens dans le développement de l'art public intégré aux lieux de la vie collective.**

Pour renforcer l'inclusivité des lieux de la vie collective et leur appropriation par tous et toutes, Montréal mise sur le développement d'outils d'aménagement en lien avec le design autochtone, l'inclusion des personnes en situation d'itinérance, le design universel et plus généralement, l'intégration de l'ADS+ dans les projets. Engagée à lutter contre le racisme et les discriminations systémiques, Montréal souhaite poursuivre l'amélioration de ses pratiques et de ses projets pour que chaque Montréalaise et Montréalais se sente bienvenu et ait accès aux lieux qui participent à la vie sociale de la communauté. Elle poursuit également son engagement en faveur des enfants et des jeunes pour que les lieux de la vie collective soient mieux adaptés à leur réalité.

Les différents lieux de la vie collective doivent ainsi permettre de répondre aux besoins multiples et changeants de la population et s'adapter aux usages émergents inclusifs qui viennent transformer l'occupation et l'aménagement de l'espace urbain. Ces nouveaux usages concernent notamment la mobilité durable, la création de communs, l'engagement et la participation citoyenne, la production et la consommation locale, la mise en valeur de la diversité culturelle et sociale, ou encore la redéfinition des espaces de travail. Pour bien identifier, comprendre et accompagner les différentes préoccupations et attentes de la population et notamment ces usages émergents, Montréal mise sur de nouveaux modèles de gouvernance plus ouverts et inclusifs, des démarches d'occupation temporaire ou transitoire, des stratégies d'aménagement polyvalentes et adaptables ainsi que des approches participatives favorisant l'engagement de tous et toutes. La Ville entend d'ailleurs poursuivre et généraliser les processus de collaboration et de co-construction des projets avec des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles, des personnes subissant des formes de discriminations multiples et croisées.

L'aménagement du territoire raconte les histoires et les récits des personnes, des événements et des communautés qui l'ont formé. Pour honorer cette diversité sur le territoire de Montréal/*Tiohtià:ke*, Montréal entend rééquilibrer les histoires et les récits qui sont mis en valeur dans les espaces publics de la ville, notamment l'histoire, la présence et la reconnaissance autochtones. Les efforts doivent être poursuivis pour que chaque couche d'histoire et d'identité montréalaise soit mise en valeur et ainsi favoriser le développement d'un sentiment d'appartenance pour tous et toutes.



© Mathieu Sparks

Photo 2-50 *Tsi niion kwarihò:ten*, Nos récits, notre voie : parcours Peel – Arrondissement du Sud-Ouest



© Sarah Latulippe

Photo 2-51 Parc Saint-Joseph accessible universellement – Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

Communs urbains

Les communs urbains¹⁹ sont des ressources partagées gérées collectivement par une communauté, celle-ci établit des règles et une gouvernance dans le but de préserver et pérenniser cette ressource. Il s'agit d'un modèle de gouvernance et d'utilisation de ressources qui n'est ni basé sur la propriété privée, ni sur une gestion publique centralisée. Il faut les considérer comme des institutions ou, en d'autres termes, comme des constructions sociales durables fondées sur trois éléments :

1. une ressource, un bien, ou un espace partagé (ex. espaces, infrastructures, équipements et services locaux);
2. une communauté d'usagères et d'usagers;
3. un modèle de gouvernance permettant au collectif de gérer la ressource.

Les communs peuvent s'incarner sous de multiples formes, par exemple un jardin partagé, une ruelle verte, une épicerie coopérative, une bibliothèque d'outils ou des équipements partagés. Les communs font primer le droit d'usage sur la propriété, c'est-à-dire que les personnes qui utilisent un commun peuvent participer à sa coproduction, à sa reproduction et à sa gestion de façon démocratique, sans pouvoir le détruire, le revendre ou l'aliéner.



Photo 2-52 Verdissage d'une ruelle – Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

¹⁹ Source : Durand Folco, J., L'Allier, M., Audet, R., Espiau Guarner, L., Fouss, B., Farukawa Marques, D., Gauthier, E., Tadjine, N. & Butzbach, C. (2019). *Les communs urbains : regards croisés sur Montréal et Barcelone*, C.I.T.I.E.S.



Orientation 6 Exemples de mesures

- Bonifier et adopter de nouveaux outils réglementaires afin de soutenir la création de lieux de la vie collective.
- Poursuivre la mise en œuvre du Plan d'action montréalais en itinérance.
- Accélérer l'adaptation des espaces publics pour renforcer leur résilience.
- Renforcer les collaborations avec les partenaires gouvernementaux, institutionnels, communautaires et les arrondissements afin d'agir sur les freins à la mutualisation et la mixité des usages.
- Renforcer et généraliser la mise en place de processus de collaboration et de coconstruction avec les partenaires autochtones issus de diverses communautés lors des projets d'aménagement et de réaménagement de lieux de la vie collective.

Orientation 6 Cibles

- En 2050, 30 500 m² de nouvelles superficies de bibliothèques sont ajoutés sur le territoire afin de maintenir un accès de qualité pour au moins 70 % des Montréalaises et des Montréalais.
- En 2050, dans les secteurs d'opportunité priorités (chapitre 4), Montréal se fixe un seuil de 10 m² de parcs et espaces verts par habitant accessibles publiquement et à une distance de marche de 15 minutes ou moins.
- En 2050, 70 km du Réseau des corridors verts sont réalisés.



© Daph & Nico – Tourisme Montréal

Photo 2-53 Parc Lahaie et église Saint-Enfant-Jésus – Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal



Orientation 7

Valoriser le patrimoine et les paysages qui participent au caractère pluriel de l'identité montréalaise

Dans le contexte d'une ville en constante évolution et appelée à se densifier de plus en plus, valoriser le patrimoine et les paysages permet à Montréal de mettre en valeur ce qui la distingue des autres métropoles et de lutter contre la banalisation de l'architecture et de la ville. Le PUM reconnaît donc le caractère fondamental du patrimoine et des paysages dans la création de l'identité montréalaise dans toute sa pluralité. Le mont Royal et le caractère insulaire doivent être préservés, notamment par la valorisation de relations visuelles et physiques entre les différents repères emblématiques qui marquent le territoire, dont notamment la relation entre les deux massifs historiques (celui naturel du mont Royal et celui bâti du centre-ville). La Ville entend également valoriser ses territoires emblématiques, qui jouent un rôle essentiel dans le paysage montréalais : l'archipel, le mont Royal, le Vieux-Montréal et le centre-ville.

Le patrimoine montréalais se particularise par la présence de plusieurs secteurs patrimoniaux qui reflètent notamment la qualité de nos quartiers

traditionnels à partir desquels prennent forme nos milieux de vie et nos paysages du quotidien. Par l'entremise des ensembles industriels et institutionnels ainsi que d'une multitude de lieux de culte et d'immeubles patrimoniaux, le patrimoine montréalais présente un caractère monumental singulier. Le sous-sol montréalais préserve, quant à lui, une partie de notre héritage commun puisqu'il contient des vestiges archéologiques de grande valeur.

De plus, il est important de souligner la construction collective du patrimoine et du paysage en reconnaissant l'apport des communautés et des récits souvent cachés dans les lignes de l'histoire, notamment des peuples autochtones et d'autres minorités. Montréal entend honorer sa diversité culturelle et identitaire par l'entremise de son patrimoine et de ses paysages.

Le patrimoine étant une ressource inestimable et non renouvelable, sa conservation est l'affaire de toutes et tous et constitue une responsabilité partagée. Montréal entend faire du patrimoine une ressource et un levier de la transition écologique équitable en développant des pratiques exemplaires, intégrées et consensuelles impliquant l'ensemble de la collectivité.

Principes fondamentaux en patrimoine

Avec le PUM, la Ville poursuit l'approche développée dans sa Politique du patrimoine en énonçant sept principes fondamentaux devant s'appliquer à tout lieu patrimonial :

- Développer une **compréhension approfondie** d'un lieu patrimonial, de ses valeurs et de ses éléments caractéristiques patrimoniaux ainsi que de ses qualités intrinsèques durables, particulièrement avant d'intervenir;
- Privilégier les **actions et processus de la conservation** lors d'interventions sur un lieu patrimonial, et ce, avant tout autre action ou application de processus, tel le recours au façadisme;
- Assurer **l'entretien, la protection, la stabilisation ou la réhabilitation** d'un lieu patrimonial et de ses éléments caractéristiques patrimoniaux pour maintenir son intégrité, sa longévité, sa résilience et son potentiel de mise en valeur, en cohérence avec les objectifs de réduction des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques;
- Privilégier des **interventions compatibles** avec les valeurs d'un lieu patrimonial notamment au regard des utilisations, de la composition architecturale et paysagère d'ensemble ainsi que des éléments caractéristiques patrimoniaux;
- S'assurer que les **nouveaux éléments sont complémentaires** aux éléments caractéristiques patrimoniaux du lieu, qu'ils s'en distinguent et les mettent en valeur, tout en visant à répondre aux besoins contemporains;
- Privilégier **l'excellence, la qualité et la durabilité** des interventions en contexte patrimonial;
- Reconnaître la **contribution environnementale** de la conservation du patrimoine dans la lutte contre les changements climatiques.



Photo 2-54 Auditorium de Verdun – Arrondissement de Verdun



Patrimoine

Le patrimoine, qu'il soit bâti, paysager, naturel, archéologique, culturel, etc., peut être défini comme tout objet ou ensemble, naturel ou culturel, matériel ou immatériel, qu'une collectivité reconnaît pour ses valeurs de témoignage et de mémoire historique en faisant ressortir la nécessité de le protéger, de le conserver, de se l'approprier, de le mettre en valeur et de le transmettre²⁰.

Paysage

Le paysage désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations²¹.

Le paysage est une appréciation du territoire en constante évolution par un individu ou une collectivité, qui va au-delà de l'esthétique, qui se base sur une reconnaissance collective de valeurs (écologiques, historiques, patrimoniales, esthétiques, etc.) et d'usages partagés.²² La préservation et l'évolution du paysage selon les valeurs que la communauté lui a reconnues sont de responsabilité individuelle et collective, et demande que certaines caractéristiques propres des lieux (matérielles, immatérielles, sociales et culturelles) soient mises en valeur.

Objectifs

- **Objectif 7.1 – Mettre en valeur les territoires et les paysages emblématiques montréalais**
- **Objectif 7.2 – Soutenir l'émergence et la mise en valeur des paysages locaux et des secteurs patrimoniaux**
- **Objectif 7.3 – Pérenniser les immeubles patrimoniaux, particulièrement les ensembles et les lieux de culte patrimoniaux**
- **Objectif 7.4 – Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique**

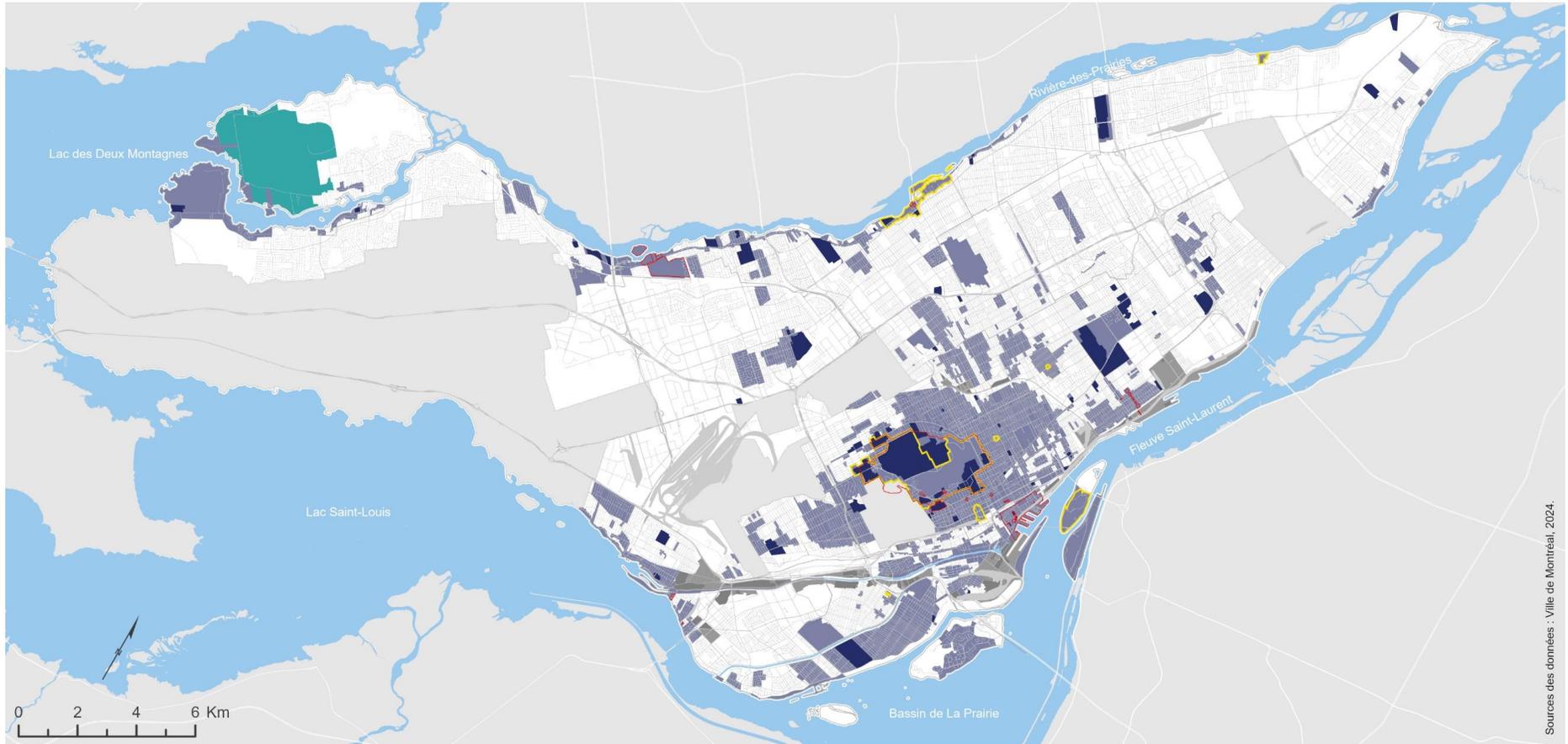
²⁰ Source : Ville de Montréal. (2005). *Politique du patrimoine*.

²¹ Source : Conseil de l'Europe (Octobre 2000). *Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage*. (p. 3).

²² Source : Adapté de Paquette, S., Poullaouec-Gonidec, P., et Domon, G. (2008). *Guide de gestion des paysages au Québec, lire, comprendre et valoriser le paysage*. Chaire en paysage et en environnement de l'Université de Montréal (CPEUM), Gouvernement du Québec.



Patrimoine bâti et paysager



Note : La carte présente les sites patrimoniaux déclarés, classés ou cités en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel, les secteurs et les ensembles patrimoniaux qui font l'objet d'un encadrement réglementaire particulier ainsi que le paysage humanisé projeté de L'Île-Bizard, reconnu en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel. Il est à noter qu'un ensemble patrimonial demeure identifié sous sa vocation historique (institutionnelle ou industrielle), et ce, malgré un changement de celle-ci, afin de préserver son caractère et ses valeurs patrimoniales. Un ensemble patrimonial institutionnel constitue également un secteur patrimonial aux fins de l'application des dispositions au document complémentaire.

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Site patrimonial déclaré ou classé (protection provinciale) |  | Secteur patrimonial |
|  | Site patrimonial cité (protection municipale) |  | Ensemble patrimonial institutionnel |
|  | Paysage humanisé projeté de L'Île-Bizard (reconnaissance provinciale) |  | Ensemble patrimonial industriel exceptionnel |
| | |  | Ensemble patrimonial industriel intéressant |



Objectif 7.1

Mettre en valeur les territoires et les paysages emblématiques montréalais

- en réaffirmant la prédominance du mont Royal dans la ville, son caractère et ses valeurs patrimoniales, écologiques et paysagères exceptionnelles, sa relation avec les cours d'eau et d'autres repères emblématiques montréalais;
- en renforçant le caractère insulaire de Montréal par des liens visuels et physiques avec les rives, les cours d'eau et les îles montréalaises, et par une réhabilitation de ces éléments;
- en affirmant et enrichissant l'identité du Vieux-Montréal comme centre historique de la ville, milieu de vie et destination unique;
- en préservant l'unicité des composantes du massif du centre-ville et en soulignant le caractère distinctif de ses repères historiques ainsi que de ses quartiers;
- en honorant la relation, l'histoire et la présence autochtone sur le territoire de Montréal/*Tiohtià:ke*;
- en favorisant les liens entre les différents territoires emblématiques.

La Ville de Montréal a le devoir de concilier l'intensification de son territoire à la préservation de ses éléments d'intérêt qui forment son image et son identité, particulièrement son patrimoine et ses paysages considérés comme emblématiques.

La valorisation du mont Royal est renforcée par la préservation de la visibilité du massif naturel, en ciblant notamment des corridors visuels exceptionnels à pérenniser. D'autres repères visuels et identitaires, issus de différentes époques et styles architecturaux, sont également mis en valeur par l'identification de nouveaux corridors visuels à préserver.

Le Vieux-Montréal, centre historique de la ville, est mis en valeur non seulement comme attrait touristique et culturel, mais aussi pour ses caractéristiques uniques comme milieu de vie à l'échelle humaine. Le caractère insulaire de Montréal se reconnaît à travers les paysages qui sont liés à l'eau. Les rives et les cours d'eau de l'île de Montréal doivent être davantage naturalisés et accessibles d'autant plus qu'ils participent à la protection de la biodiversité.

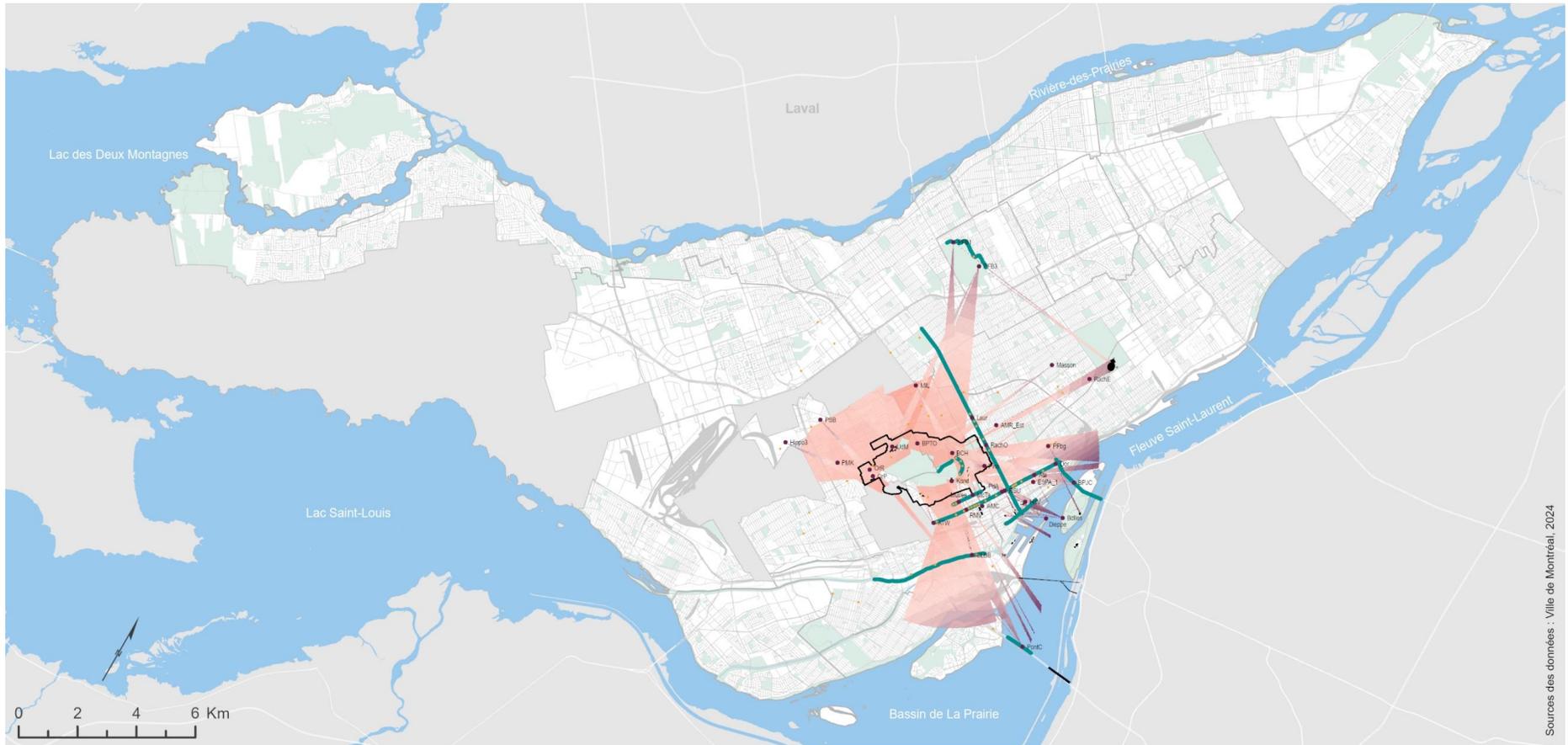
Le centre-ville continue sa consolidation autour du massif bâti, tout en poursuivant le renforcement de son rôle en tant que cœur économique et culturel de la métropole, mais aussi en tant que destination d'expériences uniques grâce à sa mosaïque de quartiers.

La présence et les racines autochtones de la ville doivent également être rappelées, célébrées et mises en valeur à travers les paysages emblématiques, tout comme les démarches qui affirment l'appartenance des peuples autochtones à l'avenir de Montréal.

L'archipel et ses cours d'eau, le mont Royal, le Vieux-Montréal ainsi que le centre-ville font l'objet d'une attention particulière au chapitre 3 relatif aux territoires emblématiques.



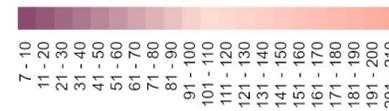
Corridors visuels exceptionnels



Sources des données : Ville de Montréal, 2024

Note : La carte identifie les points de vue et les corridors visuels exceptionnels vers les repères emblématiques paysagers que sont le mont Royal, certaines autres collines montréalaises, le fleuve Saint-Laurent et vers des repères emblématiques construits. Elle identifie également l'altimétrie maximale combinée en mètre des corridors visuels exceptionnels associés et dans lesquels une nouvelle construction, un agrandissement, un équipement mécanique, un équipement qui participe à l'efficacité énergétique du bâtiment ou l'adaptation aux changements climatiques, une construction hors toit ou un ouvrage, ne doit pas empiéter et dépasser le seuil limite des paramètres de hauteur indiqués à l'annexe I du chapitre 6. Les parcours d'une vue dynamique (voir annexe IV) représentent des voies publiques d'une valeur historique ayant un achalandage important en transport actif permettant d'apprécier une succession de vues intéressantes ou exceptionnelles vers les repères emblématiques.

Altimétrie maximale (en m.) combinée des corridors visuels exceptionnels



- Point de vue d'un corridor visuel exceptionnel
- Point de vue (autre)
- Site patrimonial du mont Royal déclaré (altimétrie non applicable)
- Repère emblématique construit
- Parcours d'une vue dynamique

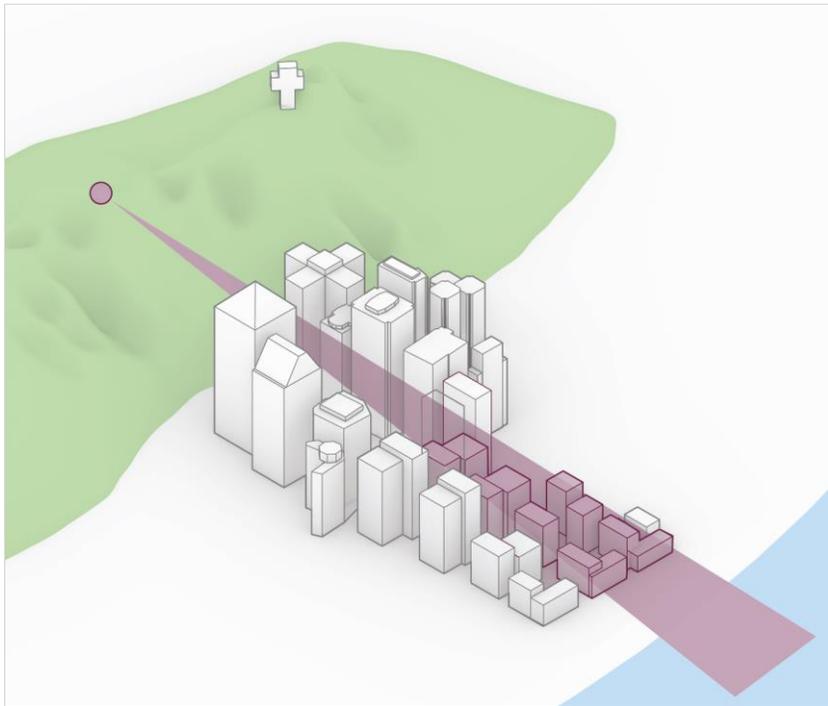


Figure 2-28 Corridor visuel exceptionnel (axonométrie)

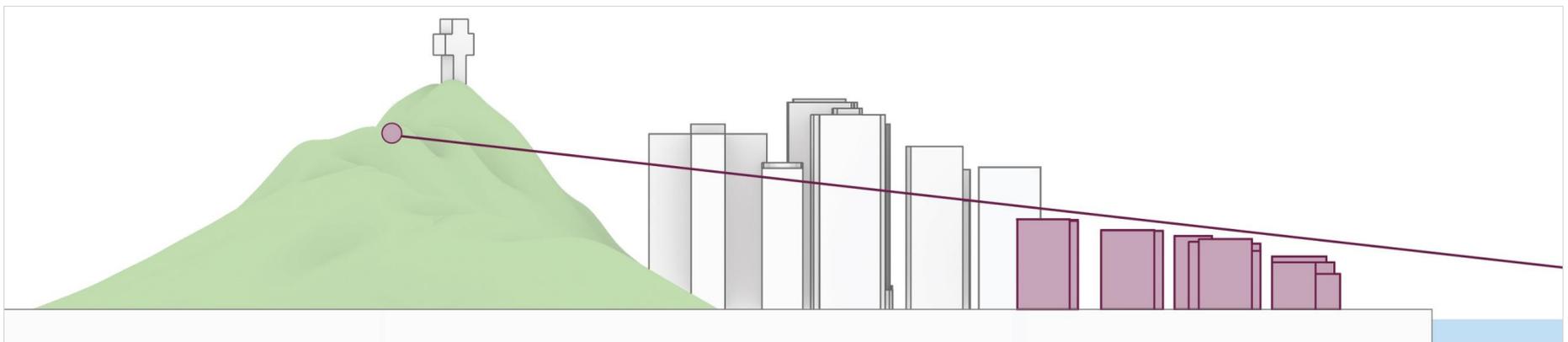
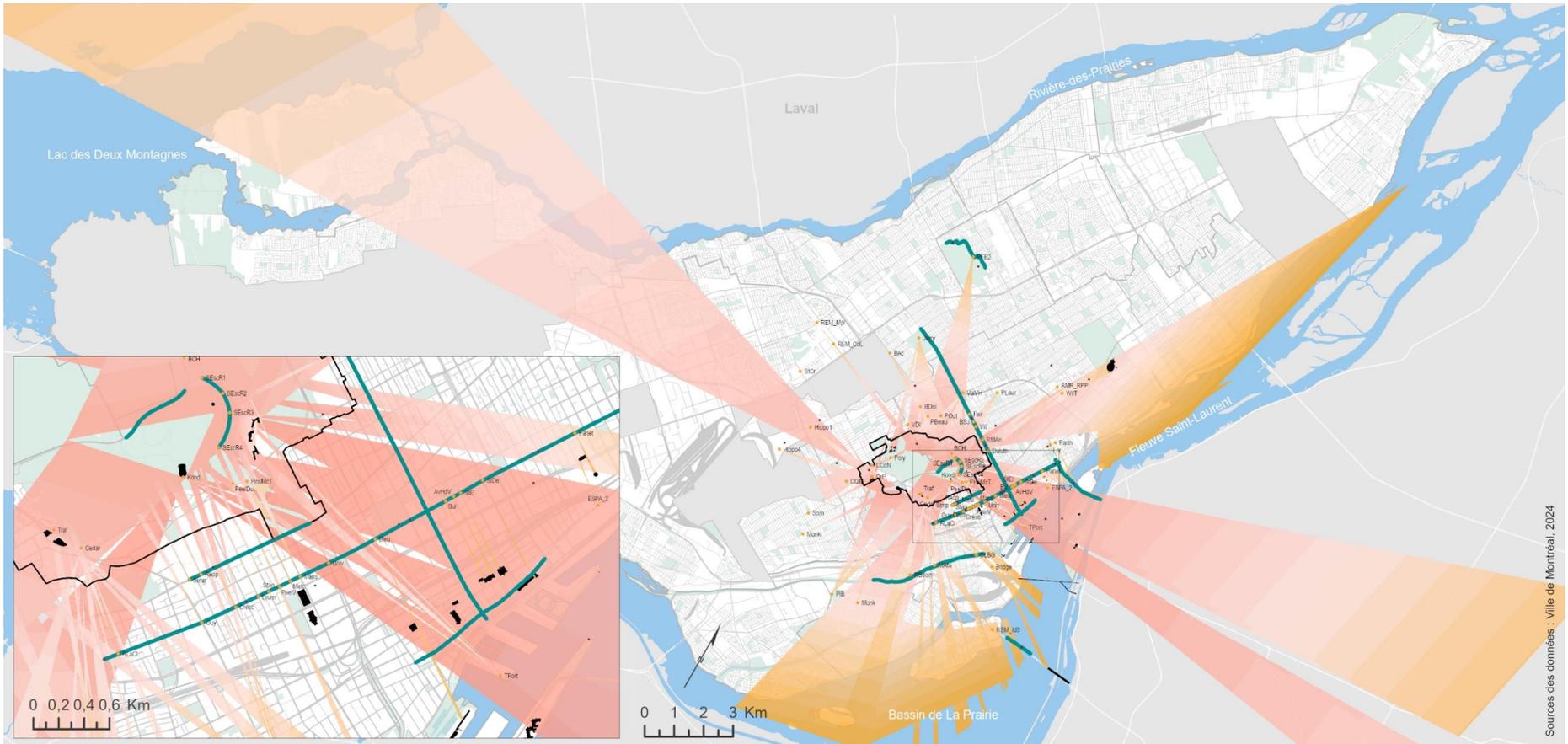


Figure 2-29 Corridor visuel exceptionnel (élévation)

Dans un corridor visuel exceptionnel, la visibilité des éléments marquant le paysage (comme le mont Royal, le fleuve ou les repères emblématiques) est préservée. La hauteur des nouveaux bâtiments et des agrandissements de bâtiments existants doit respecter la hauteur maximale prescrite au document complémentaire.



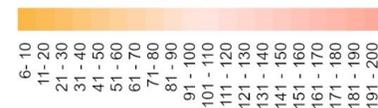
Corridors visuels intéressants



Sources des données : Ville de Montréal, 2024

Note : La carte identifie les points de vue et les corridors visuels intéressants vers les repères emblématiques paysagers que sont le mont Royal, certaines autres collines montréalaises, le fleuve Saint-Laurent et vers des repères emblématiques construits. Elle identifie également l'altimétrie maximale combinée en mètre avant l'empiètement dans un corridor visuel d'une nouvelle construction, un agrandissement, un équipement mécanique, un équipement qui participe à l'efficacité énergétique du bâtiment ou l'adaptation aux changements climatiques, une construction hors toit ou un ouvrage. L'empiètement dans le corridor visuel et le dépassement des paramètres de hauteur indiqués à l'annexe II du chapitre 6 est permis selon certaines conditions. Les parcours d'une vue dynamique (voir annexe) représentent des voies publiques d'une valeur historique ayant un achalandage important en transport actif permettant d'apprécier une succession de vues intéressantes ou exceptionnelles vers les repères emblématiques.

Altimétrie maximale (en m.) combinée des corridors visuels intéressants



- Point de vue d'un corridor visuel intéressant
- Point de vue (autre)
- Site patrimonial du mont Royal déclaré (altimétrie non applicable)
- Repère emblématique construit
- Parcours d'une vue dynamique

Carte 2-24 Corridors visuels intéressants

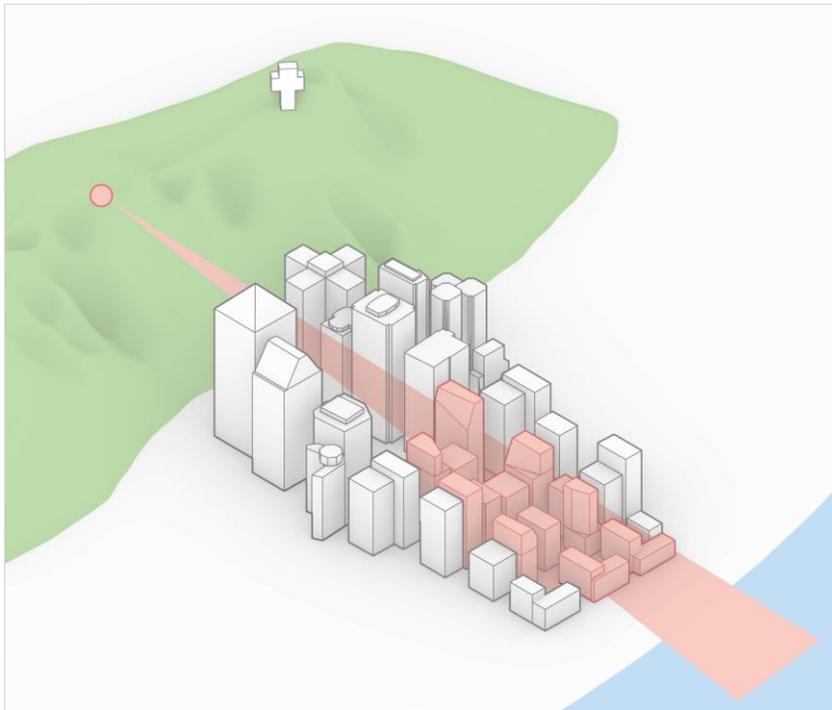


Figure 2-30 Corridor visuel intéressant (axonométrie)

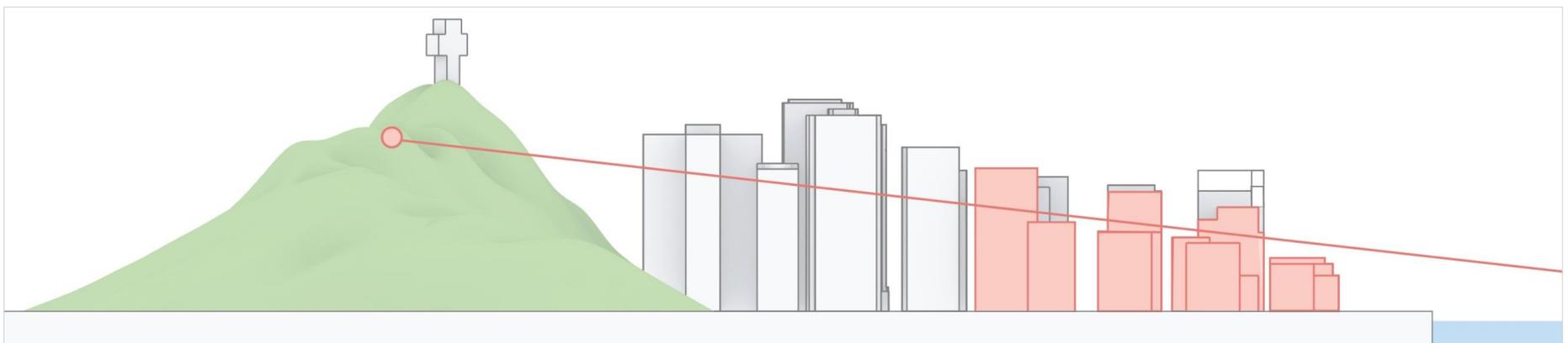


Figure 2-31 Corridor visuel intéressant (élévation)

Dans un corridor visuel intéressant, la visibilité des éléments marquant le paysage (comme le mont Royal, le fleuve ou les repères emblématiques) est valorisée. Le corridor visuel intéressant conditionne la forme des nouveaux bâtiments et des agrandissements de bâtiments existants. Les empiètements sont autorisés en vertu des dispositions inscrites au document complémentaire.

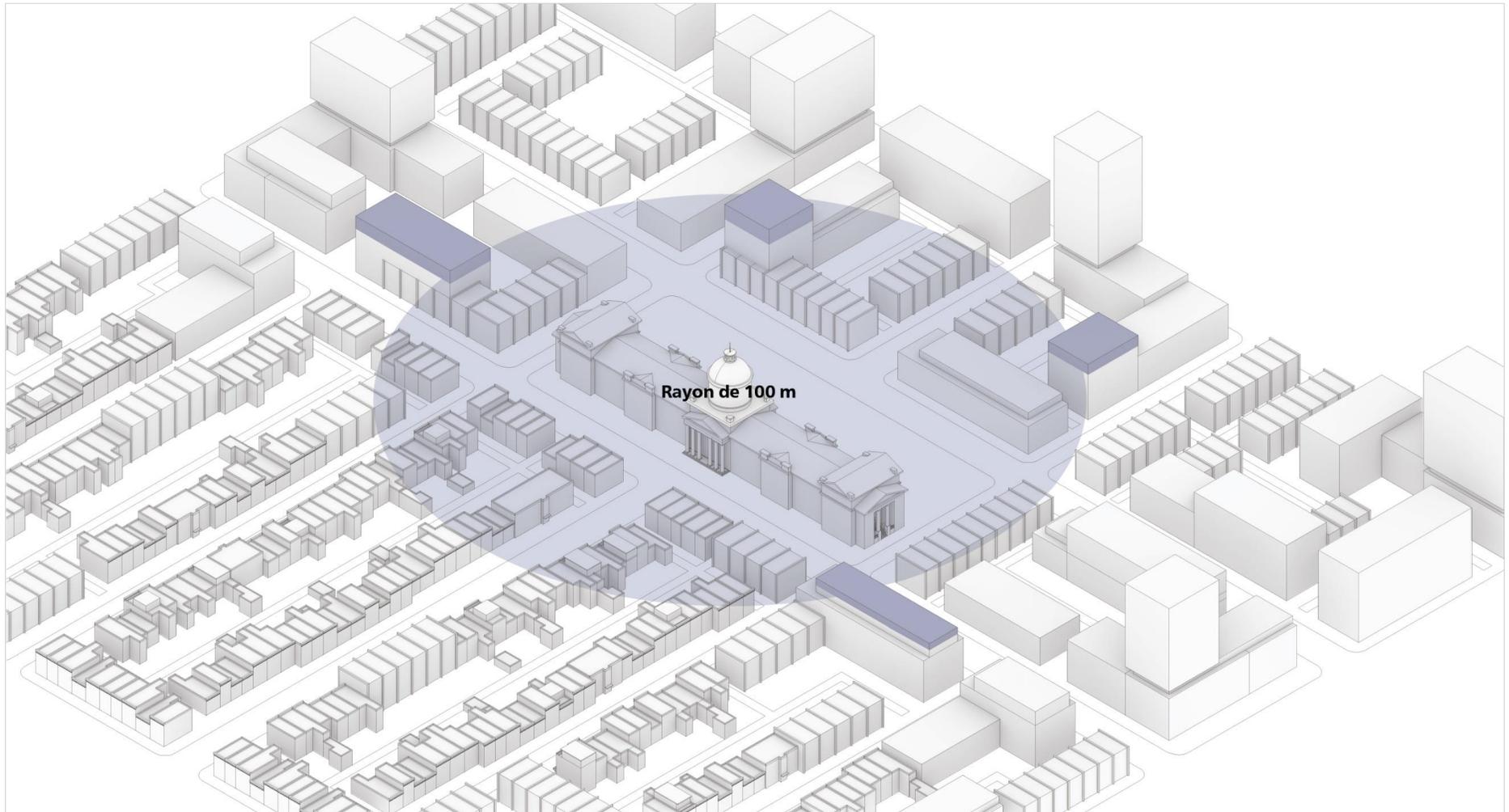


Figure 2-32 Préservation de la visibilité et de la prédominance d'un repère emblématique (axonométrie)

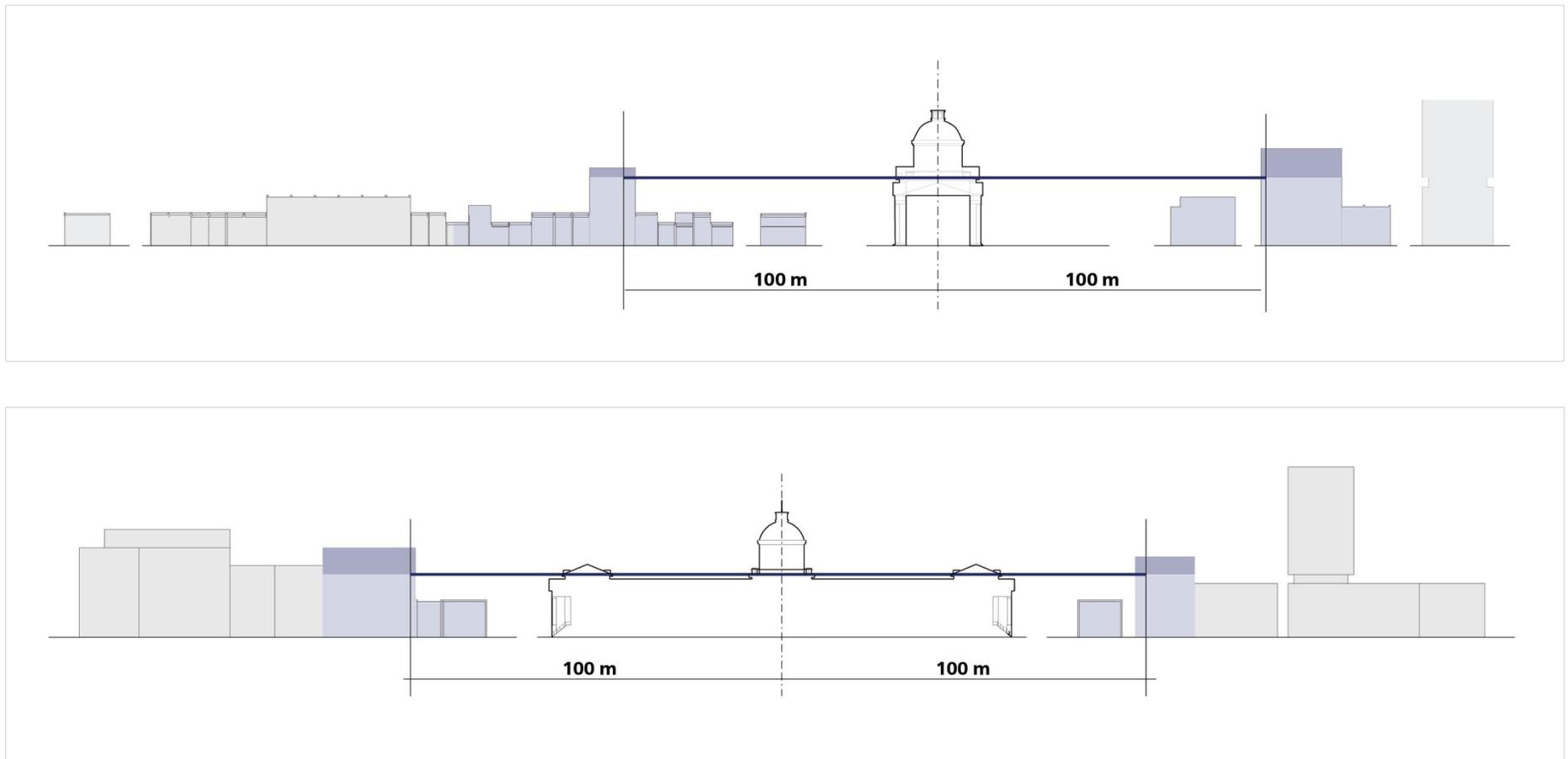
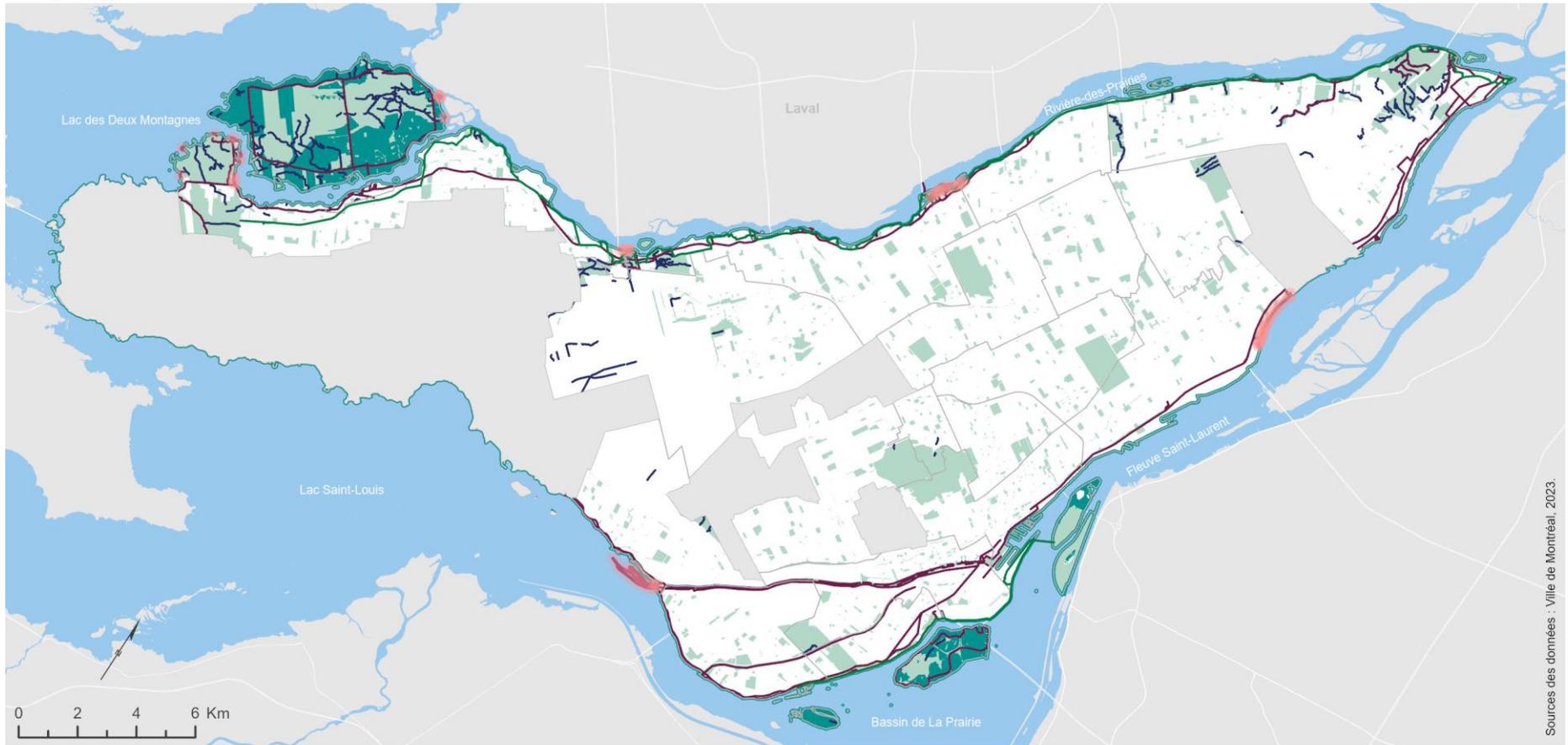


Figure 2-33 Préservation de la visibilité et de la prédominance d'un repère emblématique (élévation)

La visibilité, la prédominance et la mise en valeur d'un repère emblématique conditionnent la forme, la hauteur et l'intégration des nouveaux bâtiments se trouvant dans un rayon de 100 mètres autour de celui-ci. Des dispositions sont prévues au document complémentaire.



Paysage insulaire



Sources des données : Ville de Montréal, 2023.

La carte présente les corridors verts projetés en continuité à des parcours riverain, les secteurs de réhabilitation des rives du réseau des Grands parcs et les secteurs du territoire emblématique de l'archipel et ses cours d'eau.

- | | |
|---|---|
|  L'archipel et ses cours d'eau |  Corridor vert en lien avec les parcours riverains |
|  Réhabilitation de rives dans le réseau des grands parcs |  Parcours riverain |
|  Espace vert |  Rivières et ruisseaux |



Objectif 7.2

Soutenir l'émergence et la mise en valeur des paysages locaux et des secteurs patrimoniaux

- **en bonifiant la connaissance des paysages et des secteurs patrimoniaux;**
- **en favorisant la création de liens paysagers entre les composantes identitaires des quartiers;**
- **en améliorant l'attractivité et l'ambiance des rues par des stratégies d'intervention visant à rehausser la qualité de l'ensemble des composantes;**
- **en identifiant des opportunités d'intégration de l'art public dans l'aménagement de paysages locaux et en assurant l'entretien et la restauration;**
- **en encadrant l'évolution du cadre bâti dans le respect des caractéristiques patrimoniales et paysagères des secteurs.**

Montréal est toujours en évolution. Les nouveaux quartiers et bâtiments doivent s'intégrer dans un territoire déjà construit ou aménagé ou devant être redéveloppé. Le Montréal créatif de demain veut rassembler les éléments du passé et contemporains en harmonie, en faisant la place à une innovation qui tient compte des particularités exemplaires des milieux de vie. Ceci est possible en mettant en évidence les caractéristiques propres à chaque paysage et secteur patrimonial par une appréciation sensible des valeurs notamment contextuelles, historiques, esthétiques, sociocommunitaires, artistiques et culturelles du lieu afin de percevoir et protéger le caractère pluriel des différents paysages montréalais.

Il est essentiel d'améliorer l'attrait et l'atmosphère des rues en mettant en place des stratégies d'intervention visant à rehausser la qualité de tous les aspects de l'espace urbain, de la façade des bâtiments, au mobilier, jusqu'aux surfaces des trottoirs. Cela peut impliquer la création de liens paysagers entre les composantes identitaires d'un quartier, la valorisation de la trame urbaine historique ainsi que l'identification d'opportunités d'intégration de l'art public dans l'aménagement des paysages locaux. Cette stratégie vise à valoriser la diversité des quartiers montréalais et à mettre en avant leurs caractéristiques distinctives.

La conception des projets contemporains et les exercices de planification doivent prendre en compte les caractéristiques de la trame urbaine montréalaise. Celle-ci se compose notamment des tracés historiques, des particularités de la topographie et d'éléments naturels de l'île, du parcellaire, de la forme des îlots et de l'orientation de la grille de rues qui rappellent les origines agricoles ainsi que les phases subséquentes du développement urbain. Ces éléments de permanence assurent la cohérence du tissu urbain.

Secteurs patrimoniaux et sites patrimoniaux

Chaque arrondissement compte des secteurs patrimoniaux aux valeurs patrimoniales et singularités propres (Carte 2-22 – Patrimoine bâti et paysager). Ces lieux, qui se caractérisent notamment par la présence d'une concentration d'immeubles patrimoniaux, présentent parfois un patrimoine plus homogène, parfois plus éclectique ou disparate, parfois ancien, parfois moderne, parfois monumental, parfois plus modeste. Quoi qu'il en soit, tout comme pour un immeuble patrimonial, on peut attribuer à chaque secteur patrimonial ses propres valeurs patrimoniales et éléments caractéristiques patrimoniaux. Les interventions qui y sont réalisées ou projetées doivent être basées sur les grands principes en patrimoine énoncés par la Ville qui permettront de conserver et d'assurer la mise en valeur patrimoniale de chacun.

Un secteur patrimonial qui présente un statut légal de protection patrimoniale en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* (R.L.R.Q. c. P-9.002) est nommé précisément « site patrimonial ». Des encadrements particuliers en vertu de lois, des dispositions du document complémentaire du PUM et de règlements précis s'y appliquent, en plus des autres intentions et encadrements relatifs aux secteurs patrimoniaux.

Les secteurs patrimoniaux doivent faire l'objet d'une analyse sectorielle rigoureuse visant le maintien de leur caractère d'ensemble en ce qui a trait notamment à la trame, la forme urbaine, le bâti, les aménagements, le paysage et les vues. Les travaux de construction, de rénovation et d'aménagement de terrain pouvant affecter la conservation et la mise en valeur d'un secteur patrimonial doivent aussi faire l'objet de normes d'encadrements ainsi que d'objectifs et critères particuliers afin d'assurer la conservation et la mise en valeur des éléments caractéristiques patrimoniaux du secteur.



Photo 2-55 Boulevard Saint-Joseph – Arrondissement de Lachine



Photo 2-56 Quartier chinois de Montréal – Arrondissement de Ville-Marie



Objectif 7.3

Pérenniser les immeubles patrimoniaux, particulièrement les ensembles et les lieux de culte patrimoniaux

- **en développant et diffusant la connaissance des différents éléments du patrimoine montréalais;**
- **en encadrant et soutenant davantage leur entretien;**
- **en favorisant la consolidation et la diversification des activités, la réhabilitation des immeubles plutôt que leur démolition et en adaptant les projets aux principes fondamentaux en patrimoine;**
- **en soutenant le développement d'approches et d'interventions douces, innovantes, écologiques, respectueuses des valeurs patrimoniales de ces lieux et en privilégiant la participation citoyenne;**
- **en développant une démarche de planification concertée lors de projets d'envergure.**

Intervenir sur un immeuble patrimonial, de surcroît un lieu de culte patrimonial ou un ensemble patrimonial, nécessite d'agir avec prudence et rigueur en s'appuyant sur une connaissance fine de celui-ci. Pérenniser les immeubles inscrits à la liste des immeubles patrimoniaux du PUM (annexe 3) demande de veiller à leur entretien et à leur occupation.

L'évolution des pratiques et des besoins pose toutefois des défis à l'occupation d'un nombre grandissant de bâtiments, en particulier les lieux de culte patrimoniaux, les ensembles institutionnels et industriels. La continuité de l'utilisation actuelle et la diversification des activités sont encouragées, mais également la réhabilitation des immeubles. Ceci commande parfois une ouverture à des solutions créatives permettant leur évolution dans un contexte d'urbanisme durable et d'intensification urbaine. L'accueil de nouveaux usages et de projets peut s'avérer riche pour la protection du patrimoine. L'adaptation des immeubles à des besoins contemporains, par exemple en matière d'accessibilité universelle, de carboneutralité et de résilience s'avère nécessaire tout en présentant certains défis. Ainsi, il est nécessaire de faire davantage preuve d'innovation et d'agilité tout en s'assurant du respect des principes fondamentaux en patrimoine.

Montréal entend d'ailleurs faire preuve d'exemplarité en multipliant ses efforts pour assurer la conservation et la réhabilitation des immeubles patrimoniaux municipaux. Plusieurs nécessitent d'importants travaux de restauration ou de rénovation, alors que certains sont vacants ou sous-utilisés. La Ville se dote à cet effet d'une cible afin d'améliorer l'état des immeubles patrimoniaux municipaux et ainsi permettre une occupation saine et sécuritaire.

La conservation du patrimoine nécessite d'importants moyens financiers, que ce soit de l'entretien d'un bâtiment à la réhabilitation d'immeubles au sein d'un projet de redéveloppement urbain. En plus d'optimiser et de bonifier les programmes d'aide financière, il est nécessaire de diversifier les sources de revenus. À ce titre, les nouveaux pouvoirs en matière de zonage incitatif offrent des leviers additionnels pour assurer la pérennité d'immeubles patrimoniaux.

Immeubles patrimoniaux

La liste des immeubles patrimoniaux du PUM (annexe 3) identifie les immeubles dont l'intérêt justifie des mesures de protection particulières de leurs caractéristiques patrimoniales. Ceux-ci sont sélectionnés entre autres sur la base de leur capacité de témoigner d'un thème ou d'un événement historique, de leur qualité architecturale et de leur participation à la qualité de la vie et du paysage autour d'eux. Cette liste est mise à jour régulièrement afin de refléter l'état de la connaissance de ces lieux, qui est en constante évolution. Cette liste doit être considérée en complémentarité avec les secteurs patrimoniaux et les sites patrimoniaux, puisque ces derniers se caractérisent notamment par la présence d'une concentration d'immeubles patrimoniaux. Les immeubles patrimoniaux sont répertoriés par leur vocation historique. Le tout afin de les connaître et de mieux encadrer leur évolution en fonction des éléments caractéristiques patrimoniaux propres à chacun. Un immeuble patrimonial inscrit à la liste inclut le bâtiment et son terrain.



Photo 2-57 Pavillon du Lac-aux-Castors dans le parc du Mont-Royal

© Mathieu Sparks

Lieux de culte patrimoniaux

Témoins de l'évolution sociale, politique, culturelle, économique, religieuse et artistique de Montréal, des lieux de culte patrimoniaux de différentes traditions religieuses ponctuent notre paysage. Leur monumentalité et leurs attributs architecturaux en font souvent des repères visuels et symboliques des quartiers et parfois plus largement, de la ville. Leurs formes, volumes, gabarits et matériaux sont distinctifs de tout autre immeuble. Même lorsqu'ils ont été construits plus modestes, ils demeurent des repères d'un patrimoine de proximité pour le quartier dans lequel ils s'insèrent. Ces lieux, historiquement à vocation religieuse, sont aussi, fondamentalement, des lieux de rassemblement publics à vocation sociocommunautaire et souvent culturelle. Il est souhaité de maintenir une dimension collective et un accès public à ces lieux par une occupation à des fins culturelles, culturelles, sociocommunautaires ou d'enseignement, particulièrement pour les lieux incontournables. Néanmoins, en adoptant des pratiques d'intervention basées sur une caractérisation patrimoniale permettant de « connaître », de « comprendre » et ensuite de « planifier », le PUM est ouvert à la diversification et à l'intensification des activités. Le recours à un encadrement réglementaire particulier, notamment par le biais d'un règlement sur le zonage incitatif, doit permettre de préserver l'immeuble et de mettre en valeur ses caractéristiques spécifiques.



Photo 2-58 Chic Resto Pop – Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

© Mélanie Dusseault



Ensembles patrimoniaux institutionnels

Les ensembles patrimoniaux institutionnels sont des lieux incontournables du territoire et du paysage de Montréal. Historiquement voués à la religion, à l'éducation ou à la santé et aux services sociaux, plusieurs de ces ensembles constituent toujours de hauts lieux de la vie publique, collective ou communautaire. Ils peuvent être formés d'un ou plusieurs immeubles patrimoniaux et sont constitués de groupes plus ou moins cohérents de constructions et d'aménagements reliés par une histoire, une utilisation commune ou complémentaire ainsi que par une certaine organisation spatiale interne. Ils forment encore aujourd'hui de vastes propriétés de grande qualité architecturale, entourées d'espaces libres, souvent verts et paysagers que l'on se doit de conserver et de mettre en valeur pour le bien de la collectivité, notamment en matière d'enseignement, de santé et de services sociaux, de services sociocommunautaires, culturels et d'hébergement. La diversification et l'intensification des activités doivent tendre à conserver une dimension publique et favoriser l'accès public à ces lieux.

Planification concertée, capacité limite et participation à la vie collective

Le PUM propose le recours à la démarche de planification concertée pour un projet de requalification (changement de vocation) ou de consolidation d'un ensemble patrimonial institutionnel.

L'évolution des clientèles, et notamment par le redéploiement des activités liées au domaine de la santé, génère le besoin de recycler plusieurs propriétés institutionnelles devenues vacantes ou en voie de l'être. Un changement de vocation, partiel ou complet, peut ainsi permettre d'assurer la conservation d'un ensemble patrimonial institutionnel. Dans d'autres cas, pour assurer la qualité des services offerts à la population, une institution peut nécessiter de consolider ses activités par des interventions in situ importantes. Ces changements peuvent entraîner des transformations considérables du bâti et des espaces extérieurs. Il convient donc de travailler à la recherche de solutions ciblées avec les partenaires publics, privés et associatifs. La multitude d'enjeux patrimoniaux et urbanistiques que soulèvent de telles opérations peut présenter un niveau de complexité en termes de planification et de mise en œuvre. Dans ce contexte, la planification concertée se veut une démarche collaborative qui a pour objectif de

concilier développement immobilier, conservation et contribution à la vie collective.

La planification concertée permet de déterminer, sur la base d'une connaissance approfondie des caractéristiques d'un site, les enjeux, les conditions de sa transformation et les arbitrages à faire. Cette approche vise ainsi à préciser les exigences de conservation et de mise en valeur du lieu, à tenir compte des besoins immobiliers, des contraintes inhérentes au site et ainsi à déterminer les usages compatibles, les potentiels de construction, d'agrandissement, d'aménagement extérieur et de toutes autres interventions nécessaires. Autrement dit, il s'agit de déterminer la capacité limite d'un site, de sorte que le développement ne vienne pas altérer ses qualités patrimoniales.

La planification concertée vise également à permettre de considérer les opportunités de contribution d'un site à enrichir la vie collective d'un milieu de vie, notamment en termes d'accès à des lieux de détente, ou encore à des équipements collectifs.

Enfin, une démarche de planification concertée peut mener à la préparation d'un document de planification, pouvant se traduire par des ententes contractuelles (partage d'équipements, amélioration du domaine public, accessibilité, servitudes, etc.) ainsi qu'à un encadrement réglementaire particulier, notamment par le biais d'un règlement sur le zonage incitatif, le tout en conformité avec les grandes orientations du PUM et les dispositions de son document complémentaire.

Ensembles patrimoniaux industriels

Les ensembles patrimoniaux industriels sont des regroupements particulièrement complexes de bâtiments industriels, de structures de génie civil, de machines, d'instruments, d'outils et d'équipements divers appartenant à une seule ou à plusieurs compagnies et auxquels on reconnaît un intérêt patrimonial. Ils font partie des paysages identitaires montréalais. Ils lui donnent une matérialité robuste et rappellent la place qu'a occupée Montréal au fil du temps comme métropole économique et berceau de l'industrialisation au Canada. À la fois lieux d'innovation et lieux de travail ancrés dans le quotidien des quartiers, ils appellent à une appropriation, ainsi qu'à la découverte de leur singularité et de leur génie, pour leur assurer un avenir en accord avec leurs valeurs patrimoniales et l'évolution des besoins.



Photo 2-59 Silos du complexe Redpath Sugar transformés en centre d'escalade – Arrondissement du Sud-Ouest



Photo 2-60 Ensemble patrimonial industriel du complexe Dominion Bridge – Arrondissement de Lachine

Objectif 7.4

Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique

- en favorisant l'intégration de la démarche archéologique dans l'élaboration des projets ainsi que dans le cadre d'une planification détaillée dans les secteurs d'opportunité;
- en bonifiant les projets par la valorisation des vestiges et des contextes archéologiques révélés selon leur intégrité, leur représentativité, ainsi que leur valeur documentaire, scientifique et didactique;
- en encourageant le dialogue avec les communautés autochtones.

Fragile et non renouvelable, le patrimoine archéologique constitue une richesse collective qu'il convient de préserver, de documenter et de mettre en valeur, afin de la transmettre aux générations futures. Pour ce faire, Montréal entend affirmer l'apport de la démarche archéologique, autant dans les projets que dans le cadre d'une planification détaillée (PPU, plan directeur, etc.) dans les secteurs d'opportunité, en mettant en place les mesures nécessaires pour l'intégrer de façon proactive. Un encadrement réglementaire particulier est prévu dans le document complémentaire et inclut les quatre principales étapes de la démarche archéologique. Par cet encadrement, Montréal encourage la mise en valeur du patrimoine archéologique qui constitue une autre manière d'évoquer le passé et de se réappropriier l'histoire d'un secteur ou d'un site ainsi que l'acquisition des connaissances archéologiques qui peuvent servir à penser l'aménagement présent et futur.

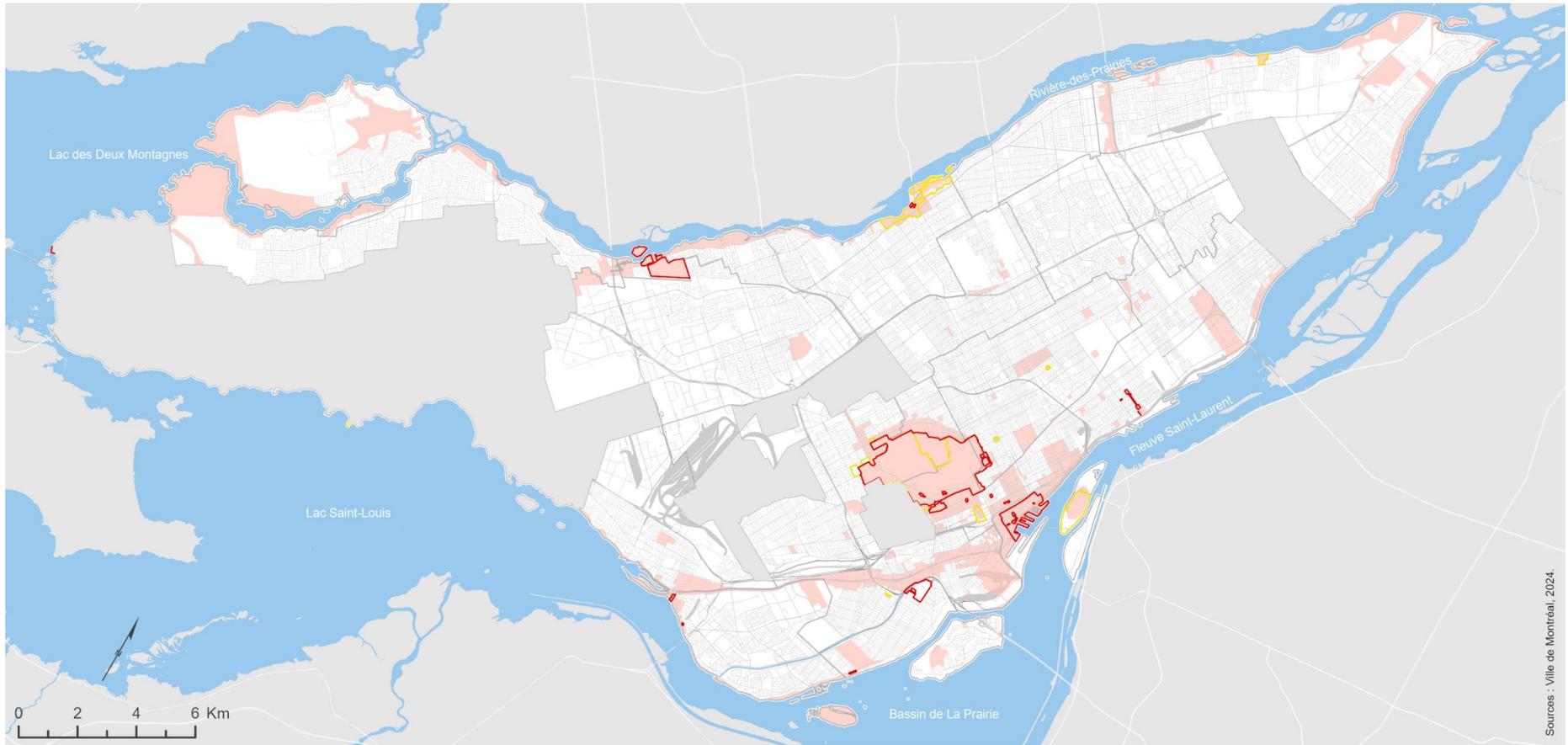


Photo 2-61 Fouilles archéologiques au site de Fort-Lorette – Arrondissement d'Achutes-Cartierville

Projet réalisé grâce au soutien financier du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal dans le cadre de l'Entente de développement culturel de Montréal.



Patrimoine archéologique



Sources : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte présente les secteurs d'intérêt archéologique en distinguant ceux qui se situent dans un site patrimonial déclaré ou classé et ceux dans un site patrimonial cité. Un secteur d'intérêt archéologique est un territoire susceptible de renfermer des sites et des vestiges archéologiques eu égard à ses caractéristiques géomorphologiques, biophysiques, archéologiques et historiques. Un encadrement réglementaire particulier est prévu.

-  Site patrimonial déclaré ou classé (protection provinciale)
-  Site patrimonial cité (protection municipale)
-  Secteur d'intérêt archéologique



Orientation 7 Exemples de mesures

- Restaurer 10 km de berges d'ici 2032 dans les grands parcs et pérenniser le programme de réhabilitation des berges de la Ville afin d'augmenter la résilience des écosystèmes riverains tout en mettant en valeur leur accès pour la population.
- Développer des outils permettant de baliser la méthodologie et le processus afin de soutenir les arrondissements dans la réalisation d'études de caractérisation paysagère et/ou typomorphologiques de leur territoire pouvant notamment comprendre des démarches participatives, en particulier pour les secteurs patrimoniaux.
- Mobiliser les leviers offerts par le zonage incitatif afin de favoriser la conservation d'immeubles patrimoniaux, en particulier dans les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée.
- Procéder, pour chacun des arrondissements, à l'élaboration d'une caractérisation patrimoniale des lieux de culte inscrits à la liste des immeubles patrimoniaux du PUM (annexe 3).

Orientation 7 Cibles

- En 2050, au moins 90 % des immeubles patrimoniaux de propriété municipale font l'objet d'une occupation pérenne, temporaire ou transitoire et l'indice de vétusté moyen de ces immeubles patrimoniaux est d'au plus 30 %.
- En 2050, 100 % des berges publiques dégradées de la Ville ont fait l'objet d'une mise en valeur.



Photo 2-62 Plateforme d'observation des milieux humides dans le Grand parc de l'Ouest – Arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève

© Nathalie Choquette



Orientation 8

Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine

Pour accroître la place de la nature et de la biodiversité en ville, Montréal doit tout mettre en œuvre pour assurer la conservation à long terme des bois, des friches et des milieux humides et hydriques. Ceux-ci se situent dans les grands parcs comme les parcs-nature, dans d'autres parcs municipaux, sur des terrains protégés par les gouvernements et divers organismes, ainsi que sur des terrains privés. Des efforts notables ont été consentis pour protéger le plus de superficies possible depuis les dernières années et ces efforts se poursuivront dans le futur. Montréal cherche des solutions innovantes et adaptées à son contexte urbain en vue de s'assurer que les milieux naturels et les autres espaces contributifs à la biodiversité jouent pleinement, et de façon pérenne, leurs rôles d'infrastructures naturelles.

L'atteinte de la cible de 10 % du territoire terrestre protégé prévue au Schéma pour le territoire de l'agglomération de Montréal représente un important défi. Dans les années à venir, en plus des actions de conservation usuelles, la création de vastes milieux naturels par la renaturalisation de sites dégradés permettra d'inverser la tendance et d'atteindre les objectifs de conservation. Les continuités terrestres ou aquatiques nécessaires à l'épanouissement de la flore et de la faune doivent aussi être favorisées dans les projets d'aménagement et d'infrastructures afin d'améliorer la connectivité écologique. Mettre davantage la nature au cœur des quartiers appelle également à revoir la cohabitation avec la faune urbaine de même que les critères d'esthétisme paysager et d'entretien des espaces verts.

Les communautés autochtones ont veillé à la santé des écosystèmes du territoire pendant des millénaires grâce à leurs connaissances et leur intendance. Montréal reconnaît l'intérêt d'intégrer les principes et les savoirs autochtones dans ce domaine.

Stratégies de protection

Les municipalités du Québec disposent de différents moyens réglementaires, fiscaux et financiers en vue de favoriser la conservation des milieux naturels. Il s'agit de l'acquisition du terrain, sa cession ou son don par son propriétaire, l'échange de terrain, l'inscription d'une servitude de conservation ou encore l'expropriation. Les municipalités peuvent aussi régir les usages et les activités via la réglementation. En plus de mobiliser ses moyens, Montréal agit à la protection de certains groupes du vivant (insectes pollinisateurs) ou d'espèces de la biodiversité à statut (tortue géographique, monarque, etc.) à travers la prise en compte de leurs besoins en matière d'aménagement, de gestion et d'entretien des espaces verts.

Dans le cas du PUM, des terrains appartenant à la Ville ou à un organisme qui souhaite la protection de la nature ont reçu l'affectation du sol « Conservation ». Ceci entraîne l'obligation de restreindre les usages incompatibles avec les objectifs de protection des milieux naturels. Cette démarche favorise l'inscription d'un site au Répertoire des milieux naturels protégés et contributifs à la biodiversité de l'agglomération de Montréal.

Le PUM propose des mesures et des dispositions au document complémentaire qui viennent soutenir ou compléter les objectifs et les dispositions au document complémentaire du *Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal* eu égard aux milieux naturels et aux territoires d'intérêt écologiques, notamment celles découlant de l'adoption d'un Plan régional des milieux humides et hydriques. Il convient aussi de rappeler que les milieux humides et hydriques sont, en sus des mesures prévues au Schéma, protégés par la réglementation provinciale en vertu du Régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral.

Répertoire des milieux naturels protégés et contributifs à la biodiversité de l'agglomération de Montréal

Le Répertoire des milieux naturels protégés et contributifs à la biodiversité permet de suivre les superficies de milieux naturels protégés du territoire et de diffuser auprès de la collectivité les efforts consentis en matière de protection. L'inscription de sites au Répertoire se fait de manière volontaire et engage le ou la gestionnaire du site à planifier et à mettre en œuvre une gestion écologique. En 2023, le Répertoire élargit sa portée en reconnaissant la contribution d'une diversité de sites à la protection de la biodiversité. Son fonctionnement est détaillé dans ses Lignes directrices révisées, et adoptées par le conseil d'agglomération de Montréal²³.



Photo 2-63 Fermeture et restauration écologique de sentiers dans le parc du Mont-Royal

²³ Source : Agglomération de Montréal. (2022). *Répertoire des milieux naturels protégés et contributifs à la biodiversité – Lignes directrices pour l'inscription et la gestion des sites désignés*.



Photo 2-64 Passerelle de la baie de Quenneville au parc Marie-Claire-Kirkland-Casgrain – Arrondissement de LaSalle

Objectifs

- **Objectif 8.1 – Contribuer de manière importante à l'atteinte de la cible de 10 % du territoire terrestre protégé de l'agglomération de Montréal**
- **Objectif 8.2 – Restaurer et favoriser la connectivité écologique des milieux naturels terrestres et des rives**
- **Objectif 8.3 – Rehausser la biodiversité urbaine et améliorer la résilience des milieux urbanisés**

Objectif 8.1

Contribuer de manière importante à l'atteinte de la cible de 10 % du territoire terrestre protégé de l'agglomération de Montréal

- en renforçant et pérennisant la protection des milieux naturels déjà protégés;
- en procédant à l'acquisition ou à la conclusion d'ententes de protection pour les terrains stratégiques;
- en protégeant les milieux naturels situés sur des terrains vacants appartenant à la Ville;
- en convenant des ententes avec les grands propriétaires institutionnels et privés;
- en créant de nouveaux milieux naturels et en octroyant un statut de protection à ces milieux.

Pour contribuer à l'atteinte de la cible de 10 %, Montréal doit mettre en œuvre un éventail de moyens de protection (planification, réglementation, moyens fiscaux et financiers, ententes, etc.), dont l'acquisition de milieux naturels ou d'espaces propices à la renaturalisation. Pour faciliter les acquisitions futures, Montréal doit en outre augmenter son recours au droit de préemption et procéder à l'agrandissement des limites réglementaires de ses parcs-nature. La Ville doit également accélérer la mise en conservation de ses propres terrains vacants, ou encore, la conclusion d'ententes de conservation avec les grands propriétaires institutionnels ou privés. Compte tenu des défis liés à la compensation pour la perte de milieux naturels, dont notamment les milieux humides, il faut privilégier les initiatives de protection de ces milieux plutôt que d'accepter des compensations.

La pérennisation de la protection des milieux naturels passe notamment par l'adoption de statuts de protection qui confèrent des restrictions d'usages ainsi que des obligations d'entretien et de gestion écologique. Enfin, l'affectation du sol et les zonages de conservation qui s'ensuivent complètent, dans les cas où ces outils sont disponibles, l'encadrement des usages autorisés en vue de la protection des écosystèmes tout en permettant l'appréciation des paysages et du patrimoine naturel, ainsi que la pratique d'activités récréatives de faible impact.



Photo 2-65 Paysage de bocage du Paysage humanisé projeté de L'Île-Bizard – Arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Genève

De nouveaux points de contacts avec la nature dans l'est, dans l'ouest et au sud

Le territoire de la Ville de Montréal comprend un Réseau de grands parcs constitués de 22 parcs. Les deux les plus étendus sont le Grand parc de l'Ouest et le Grand parc de l'Est. À l'échelle du Réseau des grands parcs de Montréal, 14 ont un grand potentiel de contribuer davantage au 10 % de milieux naturels visés par la Ville, dont le parc-nature de l'écoterritoire de la falaise, seul parc-nature au sud de l'île de Montréal.

Grand parc de l'Est

Annoncé le 12 novembre 2023, le projet du Grand parc de l'Est est la pierre d'assise de la relance verte de l'Est de Montréal. Localisé dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, sa délimitation inclut différents terrains, dont le territoire du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies visant la consolidation d'une trame verte dans l'Est. En plus d'assurer la préservation des derniers milieux naturels de l'Est, le Grand parc de l'Est permettra l'aménagement d'infrastructures naturelles, un accès accru à la nature et l'amélioration des milieux de vie.

Parc-nature de l'écoterritoire de la falaise

Premier et seul parc-nature au sud de l'île de Montréal, sa création est annoncée le 21 juin 2018. Ce milieu naturel représente une opportunité de parfaire l'expertise montréalaise en réhabilitation de sites dégradés, tout en redonnant un espace générateur de bien-être à la population.

Pièce importante de réseaux aux échelles locale et métropolitaine, le parc-nature de l'écoterritoire de la falaise jouera un rôle de carrefour. Il permettra enfin la connectivité écologique du sud de l'île, entre le fleuve et la montagne, en plus de lier les arrondissements limitrophes (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Lachine, LaSalle et le Sud-Ouest) en améliorant l'offre de mobilité active du secteur, notamment par l'aménagement d'un lien nord-sud pour les piétons et les cyclistes.

Grand parc de l'Ouest

Situé dans l'ouest de l'île de Montréal, le Grand parc de l'Ouest a une superficie de plus de 3 100 hectares. Cette nouvelle entité, annoncée le 12 juin 2019, regroupe cinq parcs-nature qui deviendront des secteurs de ce vaste parc. Plus qu'un projet d'aménagement, le Grand parc de l'Ouest mise sur la protection et la mise en valeur des milieux naturels, de l'agriculture, la promotion de la mobilité durable et la recherche de partenariats stratégiques pour innover, notamment avec les communautés et les organismes autochtones. Le Grand parc de l'Ouest chevauche les territoires de deux arrondissements (Pierrefonds-Roxboro et L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève) et de quatre villes liées (ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, ville de Kirkland, village de Senneville et ville de Beaconsfield).

Une des particularités du Grand parc de l'Ouest repose sur sa maîtrise foncière. En effet, 40 % du territoire est la propriété de la Ville de Montréal alors que 60 % sont détenus par de grands propriétaires fonciers. À terme, l'accessibilité de ce grand parc sera améliorée grâce à la desserte de cinq futures gares du REM.



Photo 2-66 Parc-nature du Cap-Saint-Jacques, l'un des secteurs du Grand parc de l'Ouest – Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro



Identification des territoires d'intérêt écologique

Pour le territoire de la Ville de Montréal, le Schéma de l'agglomération détermine des territoires d'intérêt écologique composés d'écoterritoires, des bois et corridors forestiers métropolitains, des milieux naturels protégés ou en voie de l'être, des parcs locaux comprenant des milieux naturels d'intérêt, des rives et littoraux à dominance naturelle, des mosaïques de milieux naturels, ainsi que des éléments géologiques d'intérêt (cavernes). De plus, le projet de modification du Schéma identifie les milieux humides et hydriques d'intérêt pour la conservation (milieux humides en zone inondable ou en littoral, milieux humides à protéger et restaurer, milieux humides pour une utilisation durable). Le PUM reprend cette même identification des territoires d'intérêt écologique (voir carte des territoires écologiques reproduites à l'annexe 2. Celle des milieux humides et hydriques sera introduite au PUM lorsque la modification du Schéma sera en vigueur).



Photo 2-67 Sentier dans le parc-nature du Bois-de-Liesse

© Alexandre CV

Objectif 8.2

Restaurer et favoriser la connectivité écologique des milieux naturels terrestres et des rives

- en conjuguant l'utilisation durable²⁴ du territoire et le rehaussement de la biodiversité des milieux naturels, notamment dans la zone agricole permanente;
- en renforçant la connectivité écologique entre les milieux naturels par la renaturalisation de sites publics et privés;
- en développant des approches alimentées par des savoirs traditionnels autochtones reliés aux écosystèmes de Montréal dans la planification des aménagements;
- en soutenant l'innovation dans les solutions techniques proposées pour la restauration et l'amélioration de la résilience des milieux naturels et des rives.

La restauration et la gestion écologique des milieux naturels et des rives apparaissent comme une priorité en milieu urbain. En ce sens, Montréal s'est engagée à restaurer 10 km de rives dégradées dans les grands parcs au cours des prochaines années. Elle compte également restaurer des écosystèmes, dont des milieux humides et des cours d'eau, dans les espaces dont elle a la charge en favorisant des solutions innovantes. Des occasions sont notamment à saisir pour le réaménagement ou la restauration de cours d'eau intérieurs, certains étant enfouis, dans le cadre de projets d'aménagement et de développement urbain.

Le renforcement de la connectivité écologique est à privilégier dans toutes sortes d'aménagements comme c'est le cas de passages permettant à la faune de traverser les infrastructures routières entre deux milieux naturels. Dans des quartiers plus denses, la multiplication d'aménagements végétalisés discontinus, comme des saillies, des fosses d'arbres ou des plates-bandes, constitue également une manière de répondre aux besoins de déplacements de certains groupes (insectes pollinisateurs et oiseaux).

Dans la zone agricole permanente, l'utilisation du sol à des fins agricoles demeure la priorité et doit s'opérer de façon durable et en visant à rehausser la biodiversité

du territoire. Dans cette optique, Montréal travaillera avec ses partenaires dans la mise en œuvre du statut de paysage humanisé de L'Île-Bizard.

Montréal ne peut agir seule pour rehausser la biodiversité. La participation des autres institutions publiques et du secteur privé est essentielle pour la protection des milieux naturels existants et pour la création de nouvelles infrastructures naturelles et hybrides.

Pour répondre à ses ambitions de préservation des milieux et écosystèmes naturels, Montréal reconnaît la richesse et les savoirs autochtones ainsi que la pertinence d'être guidée par ceux-ci.



Photo 2-68 Perspective du corridor de biodiversité de Saint-Laurent – Arrondissement de Saint-Laurent

²⁴ Utilisation des éléments constitutifs de la diversité biologique d'une manière et à un rythme qui n'entraînent pas leur appauvrissement à long terme, et sauvegardent ainsi leur potentiel pour satisfaire les besoins et les aspirations des générations présentes et futures (Source : Nations Unies. (1992). *Convention sur la diversité biologique*, article 2). En utilisation durable,

on minimise les retombées d'un projet en encadrant les activités selon le risque qu'elles présentent pour le milieu naturel touché. On vise à optimiser la conception, la réalisation et le suivi pendant ou après l'exploitation.

Objectif 8.3

Rehausser la biodiversité urbaine et améliorer la résilience des milieux urbanisés

- en augmentant la présence de l'arbre partout sur le territoire et en diversifiant les espèces plantées;
- en proposant des aménagements paysagers diversifiés et écologiques;
- en privilégiant les espèces végétales indigènes et culturellement significatives pour les peuples autochtones là où le contexte environnemental le permet;
- en s'assurant de lutter contre les espèces exotiques envahissantes, nuisibles et allergènes;
- en réduisant toutes les formes de pollution, dont les pesticides, susceptibles de perturber la faune et la flore;
- en facilitant la pratique de l'agriculture urbaine au sol ou sur les toits.

Étant donnée la complexité du milieu récepteur, le rehaussement de la biodiversité en contexte urbain requiert le déploiement d'une grande diversité de solutions sur une gamme d'échelles variées. La plantation massive d'arbres d'essences diversifiées est un moyen efficace pour contribuer à l'indice de canopée et assurer la résilience du patrimoine arboricole de Montréal. En parallèle, privilégier des plantations de végétaux indigènes associant les trois strates (herbacée, arbustive et arborescente), tout en luttant contre les espèces invasives et en limitant l'usage du gazon, permet d'optimiser la biodiversité et ses bienfaits, peu importe l'échelle d'intervention. Tous les sites, tant publics que privés, doivent y contribuer. La réduction de la pollution de l'eau, de l'air et des sols s'avère toujours un incontournable pour la flore, la faune ainsi que pour l'ensemble de la communauté, en particulier les personnes plus vulnérables comme les enfants, les personnes âgées ou malades. Finalement, mettre à profit les savoirs autochtones permettra de s'inscrire dans une logique de continuité avec la faune et la flore authentique du territoire montréalais.

Montréal souhaite enfin favoriser les pratiques d'agriculture urbaine sur les terrains et les bâtiments tant publics que privés pour que la population puisse bénéficier de tous les bienfaits leur étant associés.



Photo 2-69 Jardin libre du parc Beaubien – Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie



Cadre mondial de la biodiversité Kunming-Montréal

En 2022, à l'occasion de la 15^e Conférence des Parties (COP 15) à la Convention sur la diversité biologique, le Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal a été adopté afin de soutenir la vision 2050 d'une société vivant en harmonie avec la nature. Le Cadre mondial comprend 23 cibles ambitieuses visant à protéger la biodiversité et ses précieux bienfaits pour l'humanité. Pour la première fois, une des cibles internationales sur la biodiversité se concentre précisément sur l'importance de protéger les espaces verts et bleus urbains et leurs contributions au bien-être de la population.

En réponse à l'adoption du Cadre mondial, la mairesse de Montréal a lancé l'Engagement de Montréal. Les villes signataires se sont engagées à prendre des mesures audacieuses qui s'inscrivent en cohérence avec les nouvelles cibles internationales sur la biodiversité adoptées lors de la COP15. Le PUM est notamment une réponse directe à l'action 1 de cet engagement qui vise l'intégration de la biodiversité à la planification territoriale et réglementaire.



Photo 2-70 Microforêt inspirée de la méthode Miyawaki dans le parc Laurier – Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal © Henri Gionet



Photo 2-71 Jardin pollinisateur au parc Père-Marquette – Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie © Ville de Montréal



Orientation 8 Exemples de mesures

- Mettre en place un fonds d'acquisition, de réhabilitation environnementale et de renaturalisation de terrains en collaboration avec les gouvernements dans le but de soutenir la création du Grand parc de l'Est.
- Identifier des immeubles contenant des milieux naturels ou des terrains ayant un potentiel de renaturalisation et adopter un règlement de préemption de compétence de la Ville-centre aux fins de leur acquisition éventuelle.
- Planter 500 000 arbres de 2020 à 2030, pour renforcer la forêt urbaine et ses bienfaits pour la population notamment sur le plan de qualité de vie et de l'adaptation aux changements climatiques.

Orientation 8 Cibles

- En 2050, le territoire de Montréal compte 459 ha de milieux humides protégés.
- En 2050, le territoire de Montréal est à 40 % occupé par des surfaces végétalisées.



Photo 2-72 École Sainte-Lucie, conçue selon de hauts standards d'efficacité énergétique – Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension



Orientation 9

Améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains et des infrastructures d'utilité publique

La transition écologique demande de revoir les façons de construire, de rénover et d'aménager les bâtiments, les terrains et les infrastructures. Pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et contribuer à la lutte contre les changements climatiques, Montréal développe une stratégie de sobriété et d'efficacité énergétique, de décarbonation et d'amélioration de la résilience aux aléas climatiques pour les bâtiments, les terrains et les infrastructures sur son territoire.

Montréal entend ainsi abandonner progressivement les énergies fossiles et généraliser le recours aux énergies renouvelables dans les transformations du parc immobilier existant et dans les nouvelles constructions. La Ville vise également l'élimination de la surconsommation et du gaspillage d'énergie en favorisant les actions d'efficacité et de sobriété énergétique²⁵. Celles-ci doivent orienter les

interventions de rénovation du cadre bâti et être accompagnées de changement de comportements.

Parallèlement, les bâtiments doivent être adaptés pour affronter un climat différent, plus instable et ponctué d'événements météorologiques extrêmes. L'adaptation concerne également l'ensemble des infrastructures et des équipements d'utilité publique. La collectivité doit pouvoir compter sur les services essentiels fournis par les aqueducs et les égouts, les réseaux de distribution d'électricité ainsi que les infrastructures de transport.

Pour réussir une transition écologique juste et équitable, le carbone intrinsèque des matériaux doit être pris en compte dans l'ensemble des interventions. La priorité doit être accordée à la déconstruction au lieu de la démolition afin d'accroître la récupération et la réutilisation des matériaux de construction. En termes de gestion des matières résiduelles, Montréal entend généraliser les pratiques les plus exemplaires afin de réduire les quantités de matières à éliminer à la source, ainsi que d'assurer leur recyclage et leur revalorisation dans une perspective d'économie circulaire.

²⁵ « L'efficacité et la sobriété contribuent toutes les deux à une réduction de la consommation d'énergie. Cependant, la sobriété énergétique comporte plusieurs nuances. Elle vise principalement un changement de comportement, de pratique ou de mode

de vie qui génère une baisse de consommation d'énergie ». (Source : Ville de Montréal. (Novembre 2022). [Feuille de route Vers des bâtiments montréalais zéro émission dès 2040](#)).



Photo 2-73 Le Stade de soccer de Montréal, un bâtiment exemplaire – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Principales étapes vers la décarbonation des bâtiments montréalais dès 2040

Une première étape a été franchie en juin 2022. Les propriétaires de grands bâtiments sont dorénavant tenus de divulguer le type d'utilisation et la consommation énergétique annuelle de leurs propriétés à la Ville via le *Règlement sur la divulgation et la cotation des émissions de GES des grands bâtiments* (Règlement 21-042 entré en vigueur le 4 octobre 2021). Il s'applique graduellement à tous les bâtiments de 2 000 m² et plus ou de 25 logements et plus, à l'exception des bâtiments comportant une activité industrielle prédominante.

Une seconde étape s'est concrétisée en décembre 2023 avec l'adoption du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des nouveaux bâtiments* (Règlement 23-046 entré en vigueur le 22 décembre 2023). Ce dernier vise à interdire les appareils de chauffage émettant des GES découlant de la combustion dans les nouvelles constructions. Son entrée en vigueur est progressive (2024-2025) et exempte certains bâtiments de son application.

Montréal vise notamment la mise en place et la mise en œuvre :

- d'une réglementation visant à cesser d'ajouter de nouvelles sources d'émissions de GES résultant des opérations et du chauffage dans les nouveaux bâtiments;
- d'une réglementation visant à broser un portrait précis des émissions de GES des bâtiments à Montréal ayant pour effet de faciliter la mise en place, l'ajustement et l'accès aux programmes d'aide financière et de favoriser la standardisation de l'exécution des conversions et l'approvisionnement en appareils sans émission;
- d'une réglementation visant à graduellement imposer une performance GES aux grands bâtiments permettant d'atteindre des réductions considérables d'émissions de GES et une amélioration importante de l'efficacité énergétique au fil du temps.

Cette stratégie permettra de s'assurer qu'il y ait une décroissance des émissions de GES des bâtiments existants afin de permettre à la collectivité d'atteindre ses cibles de réduction pour 2030 (-55 %) et 2040 (décarbonation des opérations des bâtiments).

Effet rebond

L'effet rebond est une notion utilisée en économie et appliquée dans le contexte de la lutte contre les changements climatiques. Elle fait référence au paradoxe selon lequel des innovations technologiques assurant une meilleure efficacité énergétique peuvent conduire à une augmentation de la consommation des ressources et à une hausse des émissions de GES, alors même qu'elles étaient pensées pour les réduire. Par exemple, les consommateurs pourraient être portés à augmenter la température d'une pièce à la suite du remplacement d'une chaudière par un nouvel appareil plus efficace ou encore dépenser les économies réalisées grâce à leur nouveau système de chauffage pour des vacances à l'étranger, générant ainsi davantage d'émissions de GES.

Un effort collectif est nécessaire pour contrer l'effet rebond. L'adoption de comportements plus sobres est primordiale, mais elle doit également s'accompagner d'actions de sensibilisation pour avoir un effet réel sur la transition énergétique.

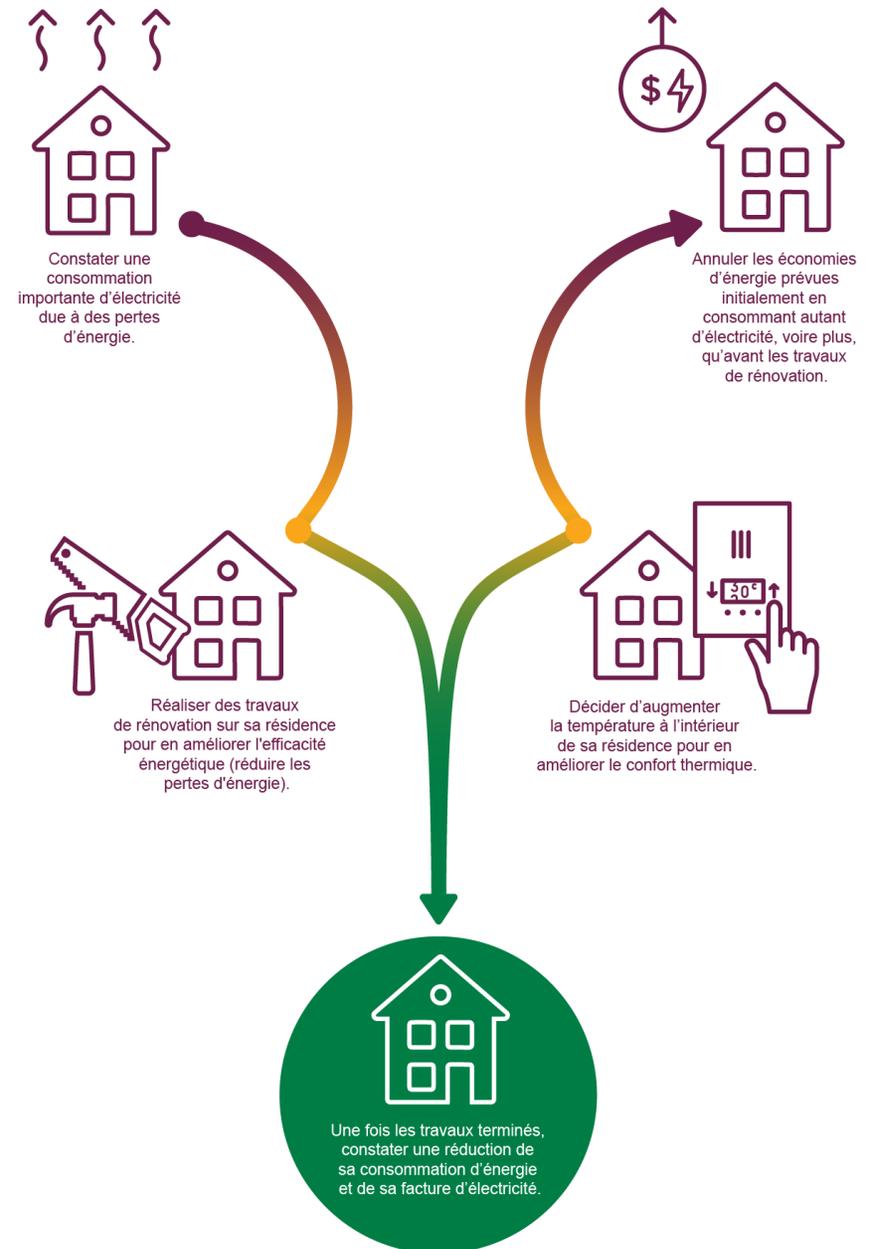


Figure 2-34 Effet rebond en rénovation énergétique



Photo 2-74 Platopolis, projet certifié Novoclimat – Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Objectifs

- **Objectif 9.1 – Accélérer la décarbonation des bâtiments**
- **Objectif 9.2 – Augmenter la résilience aux aléas climatiques des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique**
- **Objectif 9.3 – Minimiser l'impact environnemental de la construction, la rénovation, la déconstruction, l'occupation et la gestion des bâtiments et des terrains**



Objectif 9.1

Accélérer la décarbonation des bâtiments

- **en soutenant l'utilisation d'énergies renouvelables et l'élimination de l'utilisation du mazout et du gaz naturel fossile;**
- **en s'assurant que tous les nouveaux bâtiments soient décarbonés dès leur construction;**
- **en soutenant la rénovation énergétique des bâtiments existants et l'amélioration de la performance énergétique**
- **en encourageant les principes de l'architecture bioclimatique;**
- **en mettant en place des mesures efficaces qui n'affectent toutefois pas la capacité de payer des locataires et des propriétaires à faible revenu.**

Le remplacement progressif du mazout et du gaz naturel par des énergies renouvelables est incontournable et rentable²⁶. Dans les secteurs à transformer, des opportunités d'innovation sont à saisir par l'essai et la mise à l'échelle de réseaux thermiques urbains et la géothermie. Ces infrastructures contribuent à la réduction de l'utilisation des combustibles fossiles ainsi qu'à la valorisation des rejets thermiques des réseaux de chaleur.

Pour faire en sorte que les nouveaux bâtiments n'entraînent plus d'émissions de GES, Montréal va tenir à jour sa réglementation de construction. Pour les bâtiments existants, il faudra améliorer leur isolation et leur étanchéité pour éviter les pertes énergétiques. À cet égard, Montréal soutient également les principes de l'architecture bioclimatique. Les stratégies de conception passives, telles que les niveaux d'isolation thermique, de chauffage solaire passif ou de ventilation naturelle, constituent à cet égard des avenues probantes permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments en vue de renforcer leur résilience face aux événements extrêmes.

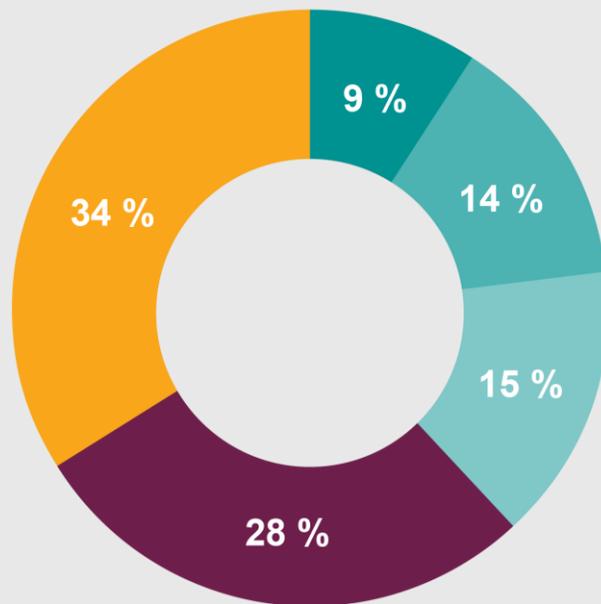
Certaines technologies environnementales présentent cependant des enjeux d'intégration urbaine dont il faudra tenir compte pour préserver la qualité du cadre de vie. Les pratiques en matière de mise à niveau et de réhabilitation se doivent, à cet égard, d'être exemplaires afin de prendre en considération la contribution du bâtiment à la réduction des GES, mais aussi au sentiment d'appartenance de la collectivité montréalaise. Pour ce faire, il faut intégrer des technologies, des pratiques et des matériaux sains et durables de manière à ne pas porter préjudice à la valeur patrimoniale des bâtiments. Montréal souhaite que la qualité du design contribue à la beauté du territoire pour continuer à créer un sentiment d'attachement de la population à son quartier et à la métropole.

Par souci d'équité, les mesures associées à la décarbonation doivent être modulées en fonction de la capacité de payer des ménages. Montréal entend sensibiliser ses partenaires qui agissent en matière d'investissements en rénovation écoénergétique (ex. subvention gouvernementale).

²⁶ Certaines technologies, comme les thermopompes, présentent en plus un grand potentiel d'efficacité énergétique et économique.

Part des bâtiments dans le bilan des émissions de GES

En 2021, le secteur des bâtiments représentait 38 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire de l'agglomération de Montréal. Les technologies, le savoir-faire et l'énergie propre sont déjà présents dans le domaine du bâtiment au Québec et en constante évolution. Il est donc possible et urgent d'agir. Réduire le gaspillage énergétique libère de l'énergie propre pour combler la demande en énergie électrique qui s'amplifie avec l'électrification des transports et de l'économie en général.

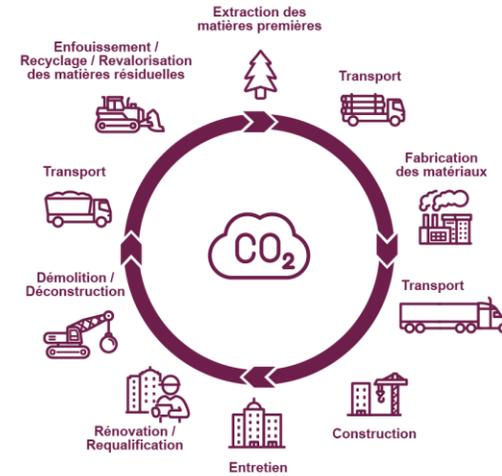


- Bâtiments résidentiels
- Bâtiments commerciaux et institutionnels
- Bâtiments industriels
- Transport routier
- Autres

Figure 2-35 Part des bâtiments dans le bilan des émissions de GES

Source : Ville de Montréal. (Juin 2023). *Émission de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise – Inventaire 2021 – Sommaire.*

Sources d'émissions de GES associées au cycle de vie d'un bâtiment



Principales sources d'émissions de GES associées à l'utilisation d'un bâtiment

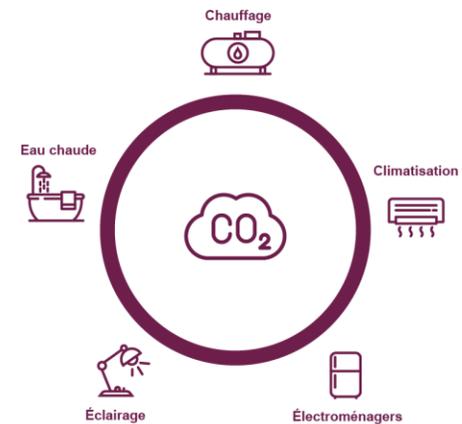


Figure 2-36 Sources d'émissions de GES associées au bâtiment

Dans le domaine du bâtiment, il importe de considérer le carbone intrinsèque, soit l'empreinte carbone associée au cycle de vie d'un bâtiment. Tel qu'illustré dans le schéma ci-dessus, des émissions de GES sont générées de l'extraction des ressources premières servant à produire des matériaux, en passant par la construction du bâtiment jusqu'à la gestion des matières résiduelles en fin de vie, lors de sa démolition ou de sa déconstruction. La somme de ces émissions de GES est la plupart du temps plus importante que celles associées à l'utilisation d'un bâtiment, comme la consommation d'énergie pour le chauffage ou la climatisation. Pour cette raison, il est généralement préférable, d'un point de vue environnemental, de maintenir l'existant en favorisant l'entretien, la rénovation et la requalification.

Conception ou rénovation bioclimatique des bâtiments

La conception bioclimatique utilise des stratégies, solutions, et techniques architecturales qui tirent parti de toutes les énergies fournies par le climat local pour augmenter les apports naturels au bâtiment ou pour en diminuer les déperditions thermiques (ex. l'orientation du bâtiment selon l'ensoleillement ou la ventilation naturelle). Elle vise essentiellement la réduction des dépenses énergétiques, l'amélioration du confort des occupantes et occupants, en toutes saisons, et la sobriété énergétique du bâtiment.



Photo 2-75 Pavillon d'accueil net zéro du Parcours Gouin – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville © Ville de Montréal

Réseaux thermiques urbains

Les réseaux thermiques urbains sont des systèmes de chauffage et de climatisation collectifs, à l'échelle de quartiers. Ceux-ci permettent la production d'eau chaude ou froide par une ou plusieurs centrales thermiques et la distribution via un réseau de conduits assurant l'interconnexion et le partage des besoins et des rejets énergétiques de tous les bâtiments raccordés.

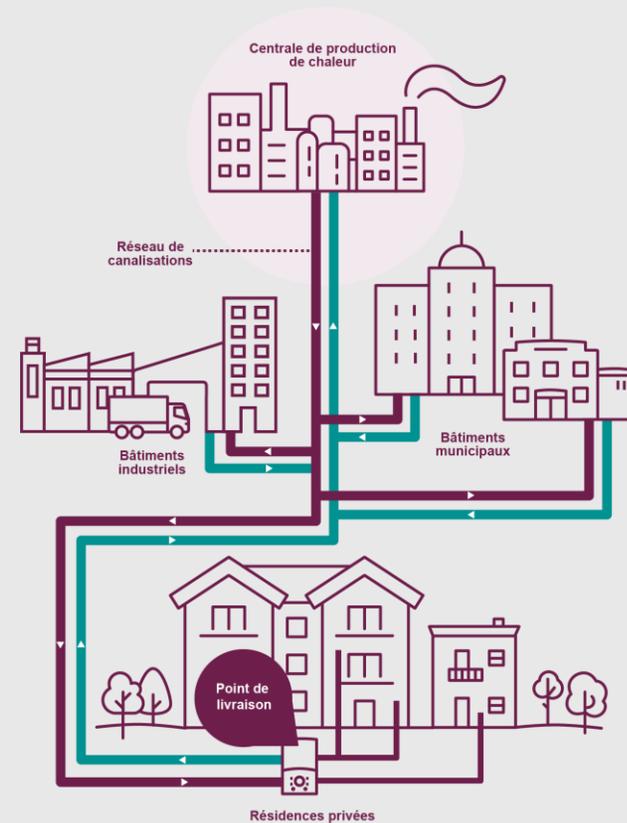


Figure 2-37 Exemple de fonctionnement d'un réseau thermique urbain

Source : Groupe Vizéa. (30 avril 2012). *Énergie : Quel avenir pour les réseaux de chaleur dans les quartiers de demain?*

Objectif 9.2

Augmenter la résilience aux aléas climatiques des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique

- en multipliant les aménagements qui favorisent l'ombre, la circulation de l'air, la régulation thermique, la déminéralisation, la rétention ainsi que l'infiltration de l'eau, selon les caractéristiques du milieu;
- en limitant et adaptant la construction ou la modification d'immeubles dans les zones plus vulnérables aux inondations de surface;
- en renforçant les méthodes de construction et de conception plus résilientes aux aléas climatiques;
- en intégrant les analyses de risques climatiques dans la conception, la réhabilitation et la gestion des infrastructures et des équipements d'utilité publique.

Augmenter la résilience vis-à-vis des changements climatiques à Montréal passe par des constructions et des aménagements qui protègent des éléments climatiques. Montréal veut d'abord miser sur la déminéralisation et la végétalisation pour influencer favorablement les microclimats du territoire, favoriser l'infiltration des eaux de pluie et leur gestion en surface par des infrastructures vertes²⁷. Il faut donc, en plus des efforts collectifs d'amélioration des réseaux, développer la résilience des bâtiments au risque d'inondation dans les zones topographiquement basses susceptibles d'accumuler les précipitations. Les bâtiments et aménagements doivent être adaptés ou modifiés (ex. la hauteur des entrées par rapport à la chaussée) et certains usages sensibles en sous-sol, rez-de-jardin ou cour anglaise, restreints.

Montréal a été pionnière dans l'exigence de toitures blanches sur les toits plats, ainsi que pour faciliter l'installation de toits végétalisés au Québec dans un souci de réduire l'impact du rayonnement solaire. L'utilisation des matériaux, des méthodes de construction et de conception adaptés aux projections du climat doit être normalisée afin de maximiser l'intégration de solutions innovantes par les acteurs de l'industrie.

Les réseaux de drainage ainsi que d'eau potable ont fait l'objet d'analyses de risques climatiques, et des mesures sont en place²⁸. Montréal souhaite que ce type d'analyses se généralise tant pour ses propres installations que pour celles de ses partenaires publics responsables des utilités publiques essentielles.



Photo 2-76 Toit végétalisé du Regroupement de Lachine – Arrondissement de Lachine

²⁷ Il est techniquement et financièrement impossible d'absorber l'effet des changements climatiques en infrastructures lourdes souterraines. Cela représenterait un investissement additionnel de plus de 250 M\$/an jusqu'en 2050. De plus, le renouvellement du réseau souterrain de drainage ne permettrait pas de faire face à tous les épisodes de pluies intenses.

²⁸ Une étude sur la vulnérabilité des sources d'eau potable a été réalisée en 2021 et un plan d'action a été élaboré afin de réduire les risques au niveau des prises d'eau des usines de production d'eau potable principalement en lien avec la qualité de l'eau brute et de la quantité d'eau disponible. Un plan de gestion des actifs est aussi en place afin de faire les bons investissements au bon moment.

Indices de vulnérabilité aux aléas climatiques

Les indices de vulnérabilité aux aléas climatiques développés par la Ville de Montréal permettent de repérer sur le territoire les secteurs les plus vulnérables aux aléas climatiques, soit les pluies abondantes, les vagues de chaleur, les tempêtes destructrices, la sécheresse et les crues. Ces outils cartographiques permettent de mieux cibler les mesures à mettre en place pour en diminuer les impacts et de les déployer de manière prioritaire dans les secteurs les plus vulnérables aux aléas climatiques.

L'analyse cartographique a été réalisée à une échelle de 625 m², soit une cellule carrée de 25 m x 25 m, aussi appelée maille territoriale. La méthodologie a été adaptée de celle produite par Ouranos « Analyser la vulnérabilité sociétale et territoriale aux inondations en milieu urbain dans le contexte des changements climatiques, en prenant comme cas d'étude la Ville de Montréal » et bonifiée par le Département de géographie de l'Université du Québec à Montréal.

Les indices de vulnérabilité sont disponibles en données ouvertes sur le site Web de la Ville de Montréal. Les cartes dans cette section sont issues de ces travaux. Le PUM présente les cartes de vulnérabilité aux vagues de chaleur et aux pluies abondantes ainsi que la carte des cuvettes de rétention des eaux de ruissellement.

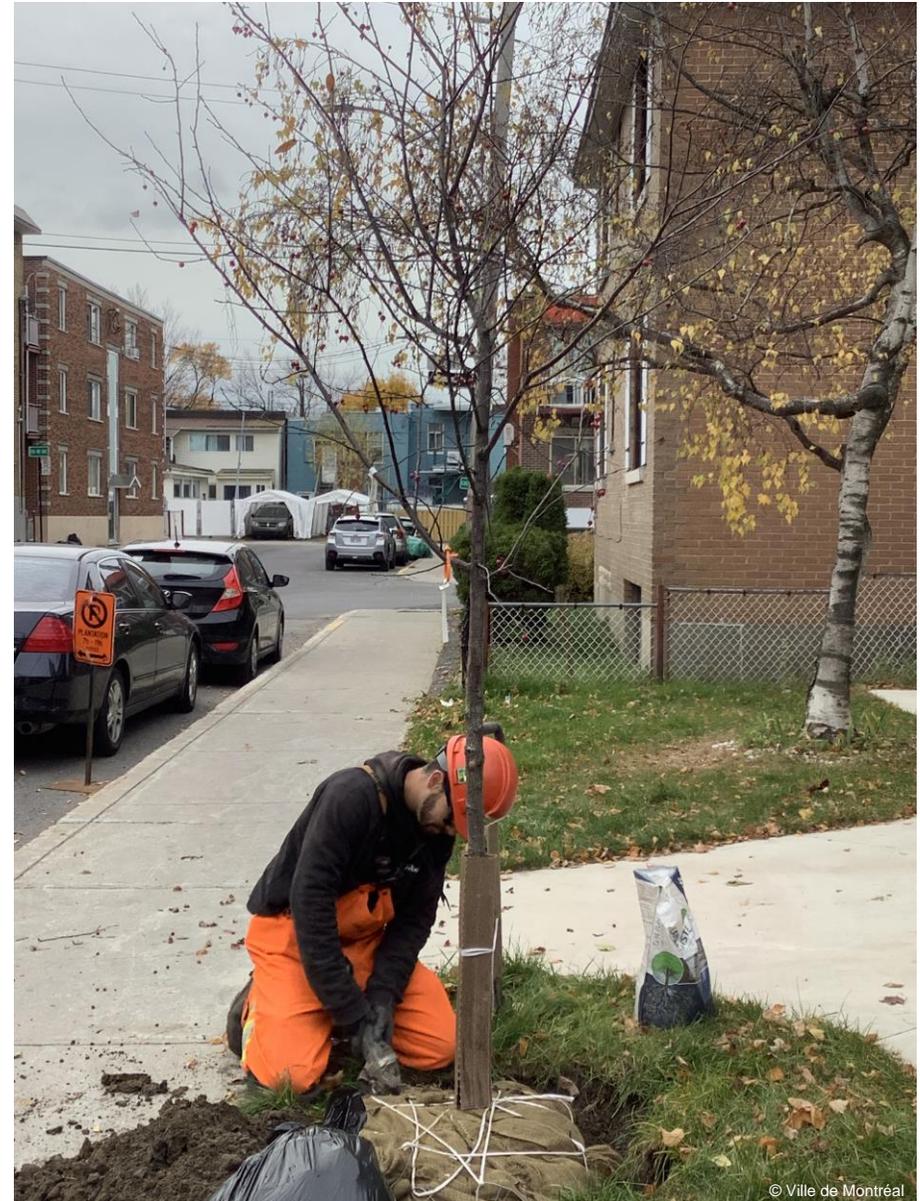
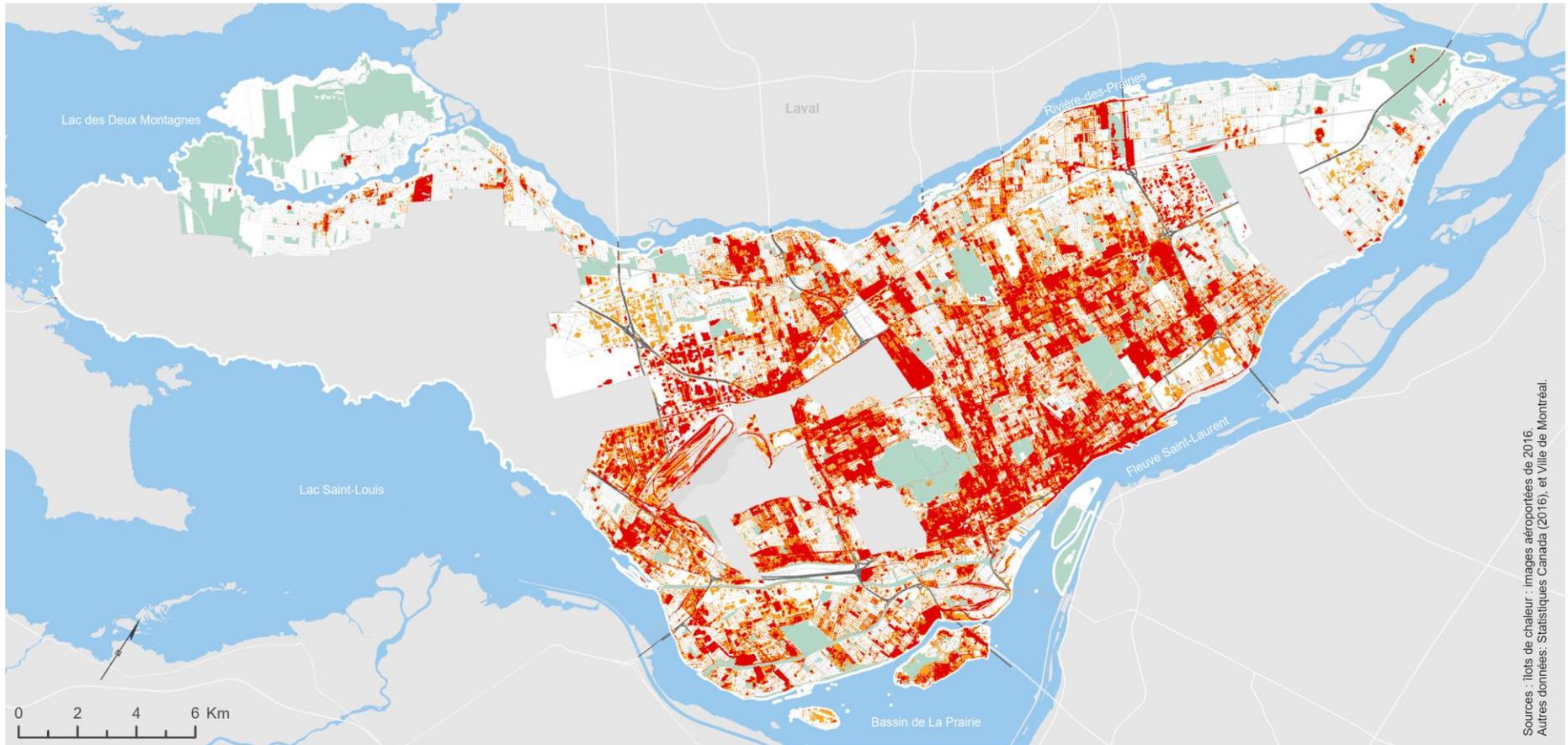


Photo 2-77 Plantation d'arbres, une action d'adaptation aux changements climatiques



Vulnérabilité aux vagues de chaleur



La carte illustre les secteurs de la ville présentant une vulnérabilité élevée et majeure aux vagues de chaleur. La vulnérabilité est un indice formé en multipliant les données sur les îlots de chaleur (sensibilité physique du territoire) avec la somme des sensibilités sociale (données démographiques et économiques), territoriale (infrastructures, sites critiques et lieux d'intérêts) et environnementale (canopée et milieux naturels) pouvant être impactés par la chaleur. La carte est fournie à titre indicatif afin de repérer les secteurs les plus vulnérables aux vagues de chaleur, et ainsi définir les interventions prioritaires à mettre en place.

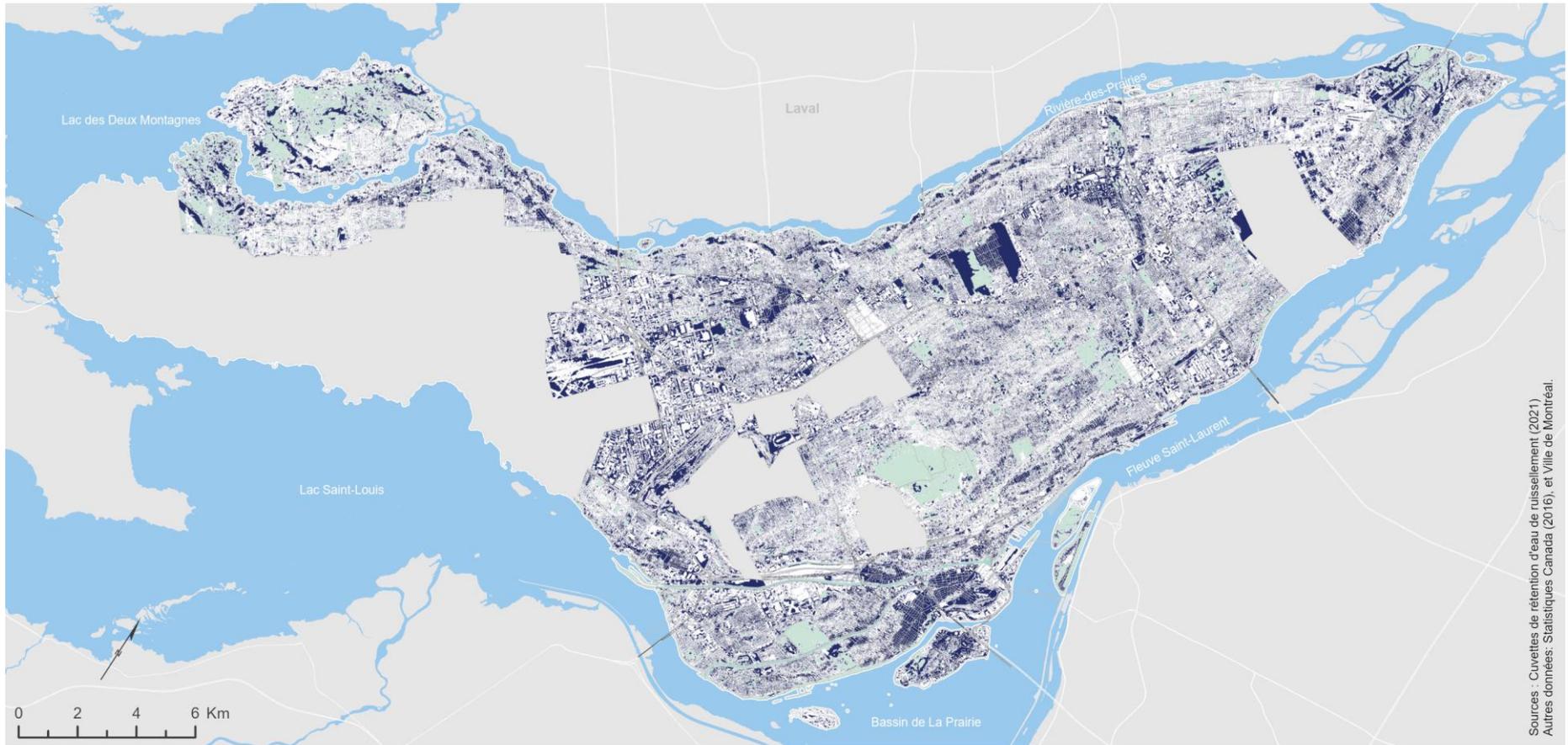
Selon l'enquête épidémiologique de la Direction régionale de santé publique (DRSP), en lien avec la vague de chaleur de l'été 2018, les personnes matériellement défavorisées, les personnes isolées socialement, les personnes âgées et les personnes avec des maladies chroniques ou des troubles de santé mentale sévères sont particulièrement vulnérables aux vagues de chaleur.

Vulnérabilité aux vagues de chaleur

- Élevée
- Majeure

Parcs et espaces verts

Vulnérabilité aux pluies abondantes



La carte illustre les secteurs de la ville présentant une vulnérabilité aux pluies abondantes. Elle présente le niveau de vulnérabilité de mineur à majeur. La vulnérabilité est un indice formé en multipliant la donnée des secteurs appelés « cuvettes » qui sont des zones topographiquement basses susceptibles d'accumuler les précipitations (sensibilité physique du territoire) avec la somme des sensibilités sociale (données démographiques et économiques), territoriale (infrastructures sites critiques et lieux d'intérêts) et environnementale (canopée et milieux naturels) pouvant être impactés par des inondations de surface. La carte est fournie à titre indicatif afin de repérer les secteurs les plus vulnérables aux inondations de surface, et ainsi définir les interventions prioritaires à mettre en place.

Vulnérabilité aux pluies abondantes

- Mineure
- Modéré
- Élevée
- Majeure

Parcs et espaces verts



Cuvettes de rétention d'eau de ruissellement



Note : La carte des cuvettes de rétention d'eau de ruissellement illustre les secteurs appelés « cuvettes » qui sont des zones topographiquement basses susceptibles d'accumuler les précipitations sur le domaine public. Elle présente les cuvettes ayant une hauteur supérieure à 300 mm (qui correspond à la hauteur d'eau maximum pour remplir la cuvette). Il est à noter qu'en contre pente, des cuvettes de moins de 300 mm peuvent également produire des inondations.

Il est important de comprendre que cette carte n'est pas une carte de risque d'inondation, car elle ne prend pas en considération tous les facteurs de risque, notamment le système d'égout. La méthodologie utilisée présume une saturation totale du système d'égout et ce, à l'échelle de l'agglomération, ainsi qu'une pluie infinie.

-  Cuvette d'une profondeur de 300 mm sur le domaine public
-  Espace vert



Facteur de résilience climatique

Le facteur de résilience climatique (FRC), aussi connu sous le nom de coefficient de biotope par surface (CBS), est un indice qui permet d'évaluer la qualité environnementale d'un nouveau développement. Il définit la proportion de la surface qui est aménagée (en fonction de sa contribution à la régulation du microclimat, au stockage et à l'infiltration des eaux de pluie, à la purification de l'air et au développement de la biodiversité) par rapport à la superficie totale du terrain sur lequel le projet est appelé à se réaliser. Cette méthode de pondération est particulièrement efficace en milieu urbain dense.

Le FRC n'évalue pas uniquement la quantité de verdissement sur un terrain, mais permet de concevoir un projet comme un tout, intégrant à la fois les questions liées au climat et au rafraîchissement urbain, au respect du cycle naturel de l'eau ainsi qu'au développement de la biodiversité. Il favorise la nature en ville et contribue à la qualité urbaine et architecturale.



Photo 2-78 Verdissement d'une cour privée – Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

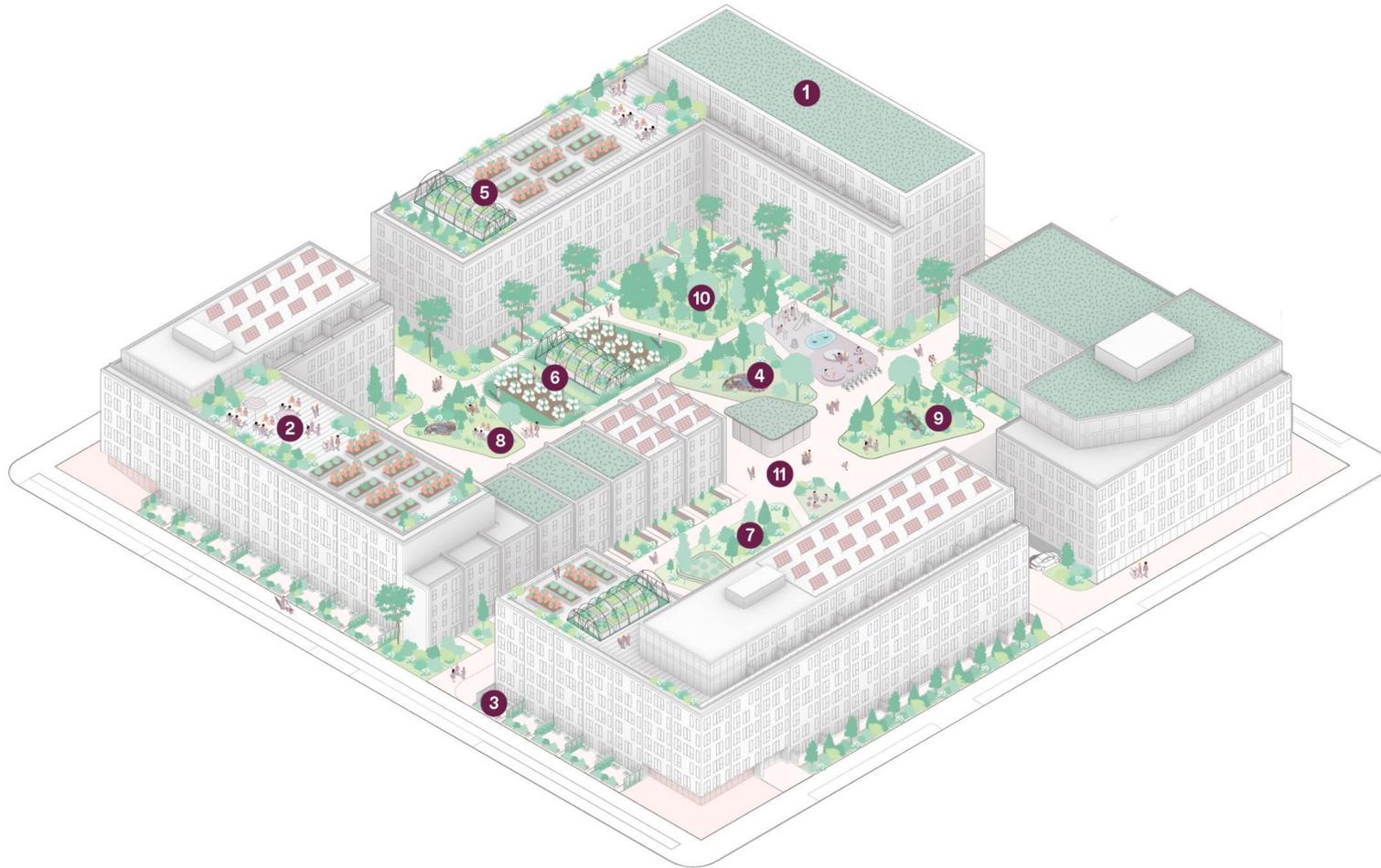


Figure 2-38 Exemples de mesures de verdissement (multilogements)

Les mesures de verdissement favorisent l'ombre, la déminéralisation, la rétention ainsi que l'infiltration des eaux de pluie. Elles participent à réduire la vulnérabilité aux vagues de chaleur et aux pluies abondantes et contribuent à rehausser la biodiversité et la qualité du cadre de vie.

1. Toit vert
2. Toit-terrace végétalisé
3. Cour avant végétalisée
4. Jardin de pluie pour capter et retenir les eaux pluviales
5. Potager en bacs et serre sur toit
6. Potager en pleine terre

7. Trois strates de végétation : plantes herbacées, arbustes et arbres
8. Plantes couvre-sol alternatives au gazon
9. Plantes indigènes adaptées au climat et favorables à la biodiversité
10. Forte densité d'arbres (micro-forêt)
11. Revêtement de sol perméable pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales



Figure 2-39 Exemples de mesures de verdissement (duplex et triplex)

Les mesures de verdissement favorisent l'ombre, la déminéralisation, la rétention ainsi que l'infiltration des eaux de pluie. Elles participent à réduire la vulnérabilité aux vagues de chaleur et aux pluies abondantes et contribuent à rehausser la biodiversité et la qualité du cadre de vie.

- | | |
|--|--|
| 1. Terrasse végétalisée sur toit | 5. Potager sur toit |
| 2. Toit vert | 6. Potager en pleine terre |
| 3. Mur végétalisé | 7. Trois strates de végétation : plantes herbacées, arbustes et arbres |
| 4. Bandes de roulement pour le stationnement des véhicules | 8. Plantes couvre-sol alternatives au gazon |



Figure 2-40 Exemples de mesures de verdissement (maisons unifamiliales isolées)

Les mesures de verdissement favorisent l'ombre, la déminéralisation, la rétention ainsi que l'infiltration des eaux de pluie. Elles participent à réduire la vulnérabilité aux vagues de chaleur et aux pluies abondantes et contribuent à rehausser la biodiversité et la qualité du cadre de vie.

1. Terrasse végétalisée
2. Entrée charretière perméable
3. Jardin de pluie
4. Potager en cour avant
5. Potager en bacs
6. Clôture végétalisée ou haie
7. Arbres fruitiers et plantes comestibles
8. Pré fleuri favorable à la biodiversité
9. Plantes indigènes adaptées au climat et favorables à la biodiversité



Objectif 9.3

Minimiser l'impact environnemental de la construction, la rénovation, la déconstruction, l'occupation et la gestion des bâtiments et des terrains

- en soutenant une approche d'entretien, de réutilisation, de multifonctionnalité et d'adaptabilité²⁹ en vue de réduire le carbone intrinsèque et l'utilisation des ressources;
- en augmentant la récupération des résidus de construction et la réutilisation des matériaux recyclés lors des déconstructions et des démolitions;
- en réduisant la quantité de matières générées par les occupants sur une base annuelle et en augmentant la performance de leur tri par l'aménagement adéquat des bâtiments;
- en soutenant les pratiques innovantes de conception, de construction, d'utilisation et d'opération puis de fin de vie des bâtiments.

De grands efforts sont à consacrer pour mettre à niveau et améliorer le cadre bâti existant afin de prolonger le cycle de vie des bâtiments, limiter leur carbone intrinsèque et réduire leur impact environnemental global. Cela suppose de mieux les entretenir, de les rénover avec des matériaux durables, mais aussi de les réutiliser à d'autres fins lorsqu'ils ne répondent plus aux besoins. Il faut aussi les concevoir pour qu'ils puissent combler plusieurs fonctions au cours de leur vie utile et s'adapter de manière plus simple et moins coûteuse. La démolition doit demeurer de dernier recours. Cela dit, lorsqu'elle est inévitable, la déconstruction est préférable pour récupérer davantage de matériaux réutilisables ou recyclables et ainsi favoriser l'émergence d'une économie circulaire du bâtiment. Pour ce faire, Montréal a besoin de ses partenaires, particulièrement du gouvernement du Québec, pour créer les conditions favorables.

La collecte et le traitement des matières résiduelles font partie des services publics pour lesquels Montréal s'est donné des cibles ambitieuses de performance d'ici 2030³⁰. Il faut donc faciliter le geste de tri par tous et toutes dès la conception et faciliter l'accès aux voies de valorisation des matières résiduelles afin de réduire l'enfouissement³¹.

Montréal soutient également les pratiques durables et innovantes permettant de réduire la consommation de l'eau potable afin de diminuer les volumes d'eaux usées qu'elle aura à traiter. Pour des questions de santé publique, l'amélioration de la qualité de l'air intérieur et extérieur doit enfin être une préoccupation de tous et toutes.

²⁹ « L'adaptabilité d'un bâtiment désigne la capacité d'un bâtiment à être modifié ou transformé pour répondre à l'évolution des besoins ou des conditions au fil du temps, avec un minimum de perturbations ». (Source : Travaux préparatoires de Baienat, S. Avec Iordanova, I., Helal, B. (co-dir.). (2024). *The adaptability of buildings in support of circularity*, Literature Review, CERIEC (Traduction libre).

³⁰ La Ville de Montréal a notamment signé la Déclaration zéro déchet du réseau mondial C-40 et a adopté le Plan directeur de gestion des matières résiduelles pour la période 2020-2025.

³¹ Plusieurs études ont montré que la performance de tri des matières générées à l'échelle des bâtiments, et particulièrement des bâtiments multilogements, est directement affectée par la conception des systèmes de tri, des espaces intérieurs et extérieurs pour stocker temporairement ces matières.



Orientation 9 Exemples de mesures

- Imposer graduellement des seuils de performance d'émissions de GES et de performance environnementale à atteindre par type de bâtiment en considérant la spécificité des bâtiments patrimoniaux.
- Développer des mesures d'accompagnement des arrondissements dans la modification de leur réglementation d'urbanisme et autres en vue de favoriser la résilience des bâtiments et des terrains face aux aléas climatiques.
- Étudier la possibilité d'étendre des mesures réglementaires portant sur l'obligation de récupération des résidus de CRD en chantier et inclure dans les appels d'offres des chantiers municipaux des clauses exigeant leur traitement dans des sites reconnus (aux fins de développement du marché de la récupération des CRD).
- Soutenir la mise en service de deux nouveaux écocentres (Sud-Ouest et Dickson) et évaluer les besoins pour de futurs écocentres ouverts aux particuliers pour augmenter la capacité de récupération des résidus de CRD.

Orientation 9 Cibles

- En 2040, 100 % des opérations dans les bâtiments sont décarbonées.
- En 2050, 100 % des nouveaux bâtiments ou toute rénovation majeure à Montréal comportent des matériaux de construction recyclés et revalorisés.
- En 2050, 100 % des bâtiments permettent un taux de détournement des matières résiduelles de 100 %.



© Romain Coste, CRE-Montréal

Photo 2-79 Stationnement durable de l'aréna Rodrigue-Gilbert – Arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles



Orientation 10

Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique

La prédominance de la mobilité motorisée dans les déplacements quotidiens des personnes et des marchandises se traduit dans l'espace urbain par une utilisation croissante du domaine public par les véhicules ainsi que par la présence de grandes infrastructures de transport dont l'empreinte sur les milieux traversés est généralement très importante. De plus, la tendance marquée de l'accroissement du parc de véhicules de promenade et de véhicules de transport de marchandises, de même que l'augmentation de la taille des véhicules ont des répercussions sur la hausse des collisions graves avec les usagères et usagers les plus vulnérables, l'augmentation de la pollution et l'émission de particules fines et sur l'usure prématurée des infrastructures routières.

Montréal reconnaît l'importance d'agir pour inverser la tendance et réduire la dépendance aux modes de transport ainsi que la réduction du parc automobile, générant des impacts négatifs tant sur l'environnement, sur l'espace urbain que sur la santé

publique. Montréal s'est notamment engagée à atteindre un bilan de zéro émission de GES d'ici 2040 pour les déplacements des personnes et des marchandises effectués sur son territoire et à réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves sur son réseau dans le même horizon. Elle entend également s'engager avec ses partenaires pour améliorer et repenser l'intégration urbaine des grandes infrastructures de transport.

Ces transformations doivent s'opérer en développant des alternatives efficaces à la possession automobile, en encourageant leur adoption par l'ensemble de la population et les entreprises, puis en revoyant les modèles d'aménagement qui y sont associés. Pour transformer la mobilité motorisée, Montréal mobilise différents types d'interventions qui doivent être combinées avec celles précédemment mentionnées sur l'accélération du développement des réseaux actifs et collectifs et sur le repartage de la rue.

Il est donc indispensable d'agir sur la possession automobile, son utilisation et son entreposage sur les domaines publics et privés, sur l'offre globale de stationnement, ainsi que sur les solutions de rechange à l'automobile individuelle.

En parallèle, l'adoption de nouvelles approches d'interventions et d'aménagement en matière de



logistique urbaine est nécessaire pour réduire les externalités négatives de la hausse des mouvements de marchandises pour l'environnement, la sécurité de la population et la qualité du cadre de vie montréalais. Montréal entend soutenir une évolution des pratiques en misant sur une logistique urbaine décarbonée, efficace et modulée en fonction des milieux.

La Ville doit réfléchir à la manière dont elle souhaite assurer l'intégration urbaine des grandes infrastructures de transport. Leur présence dans le tissu urbain soulève encore plusieurs défis, notamment en matière d'effet de barrière, d'impacts paysagers et de nuisances. Ces dimensions doivent désormais être mises de l'avant avec des moyens conséquents. Il convient de les prendre en compte dès l'étape de planification, et ce, autant pour les projets de construction, de remplacement ou de réfection que pour les projets d'interventions aux abords dans le but de rendre leur présence dans les quartiers plus compatible avec la vie urbaine. Montréal attend de ses partenaires propriétaires de grandes infrastructures de transport qu'ils travaillent avec elle en ce sens.

Objectifs

- Objectif 10.1 – Réduire l'emprise au sol des stationnements pour agir sur la motorisation
- Objectif 10.2 – Accroître la disponibilité des services de mobilité partagée alternatifs à la possession automobile
- Objectif 10.3 – Favoriser une mobilité décarbonée dans tous les milieux
- Objectif 10.4 – Favoriser une logistique urbaine décarbonée, efficace et adaptée au contexte
- Objectif 10.5 – Minimiser l'effet de barrière créé par les grandes infrastructures de transport existantes et favoriser la santé et le bien-être des populations riveraines
- Objectif 10.6 – Veiller à l'intégration harmonieuse des infrastructures de transport lors des projets majeurs d'ajout, de remplacement et de réfection



Objectif 10.1

Réduire l'emprise au sol des stationnements pour agir sur la motorisation

- en assurant une offre et une gestion intégrée du stationnement sur rue et hors rue;
- en optimisant et diminuant les espaces réservés au stationnement hors rue en fonction de l'accès aux ressources urbaines;
- en aménageant des stationnements hors rue de façon écoresponsable³²;
- en utilisant la tarification du stationnement comme un levier pour influencer le taux de possession automobile et le type de véhicule des ménages.

Sur l'île de Montréal, le stationnement de surface hors rue estimé en 2016 occupait une superficie de plus de 15 kilomètres carrés³³, soit sept fois la taille du parc du Mont-Royal. À celle-ci s'ajoutent plus de 7 kilomètres carrés en bordure de rue. Dans un contexte où la rareté et le coût du foncier imposent d'optimiser l'utilisation du sol et où les besoins liés à la transition écologique nécessitent un meilleur partage de l'espace de la rue, il est essentiel pour Montréal de revoir la place réservée au stationnement sur son territoire et l'aménager de manière durable.

Montréal entend ainsi réduire l'offre de stationnements hors rue dans les secteurs desservis par le transport collectif structurant et revoir les exigences pour leur implantation. La Ville privilégie la densification des stationnements hors rues par la promotion de modèles d'aménagement étagés ou souterrains. Cette volonté de rationaliser l'espace réservé au stationnement hors rue est combinée à celle de mieux contrôler et tarifier l'ensemble des espaces de stationnement en bordure de rue. Les espaces de stationnement hors rue devront par ailleurs être réservés prioritairement à la mobilité partagée et à l'électromobilité.

Aire de stationnement durable

Une aire de stationnement durable est un espace réservé à l'immobilisation des véhicules hors rue aménagé selon des critères visant à répondre aux impératifs de résilience face aux changements climatiques. Son aménagement est basé sur des critères visant le verdissement, la gestion de l'eau pluviale, la mobilité durable, l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, la convivialité, etc.

³² Les stationnements seront aménagés selon des critères exemplaires en termes de verdissement, de gestions des îlots de chaleur et des eaux pluviales.

³³ Source : Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2023). Livre blanc *Le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique*; Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021).

Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche. Polytechnique Montréal : et Ville de Montréal. (2016). *Politique de stationnement*.



Figure 2-41 Exemples de composantes d'une aire de stationnement durable

1. Emprise réduite des cases de stationnement et des allées de déplacement véhiculaire
2. Cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite
3. Cases de stationnement réservées à l'autopartage
4. Cheminement piétonnier protégé pour assurer la sécurité et le confort des piétonnes et des piétons
5. Bornes de recharge pour véhicules électriques
6. Espace protégé de stationnement pour vélos
7. Transition harmonieuse entre l'aire de stationnement et le bâtiment adjacent
8. Conversion d'une partie de l'ancienne aire de stationnement en un petit espace vert qui favorise la détente et les rencontres
9. Canopée et verdissement abondants qui offrent des zones d'ombre et de fraîcheur
10. Trois strates de végétation : plantes herbacées, arbustes et arbres
11. Saillies drainantes pour capter et retenir les eaux pluviales
12. Revêtement de sol perméable pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales
13. Écran végétal qui sépare l'aire de stationnement du domaine public

Objectif 10.2

Accroître la disponibilité des services de mobilité partagée alternatifs à la possession automobile

- en assurant une planification et un développement stratégique du réseau de mobilité partagée;
- en favorisant la diversification de l'offre de services de micromobilité inclusifs et durables;
- en assurant l'accès de proximité aux services de mobilité partagée à l'ensemble des ménages;
- en favorisant l'intégration d'espaces réservés à la mobilité partagée dans les nouveaux projets de stationnement.

Afin d'accompagner la population et les entreprises dans le changement de leurs habitudes de mobilité, il est nécessaire d'offrir des alternatives à l'automobile individuelle qui soient efficaces et accessibles pour tous et toutes. Parmi les actions soutenant un changement des comportements de mobilité, le développement des services de mobilité partagée, qu'ils soient offerts par une compagnie ou entre particuliers, constitue une ressource et un complément au transport collectif. Pour l'encourager, Montréal a un rôle important à jouer, autant dans le soutien à l'innovation des solutions proposées, que dans leur déploiement sur le territoire. Pour ce faire, Montréal entend augmenter les territoires couverts et les espaces de stationnement réservés aux véhicules en libre-service, de la micromobilité à l'autopartage. Cette bonification de la couverture territoriale doit permettre d'assurer un accès équitable à ces services et de mailler plus finement le territoire montréalais. En complément, la Ville de Montréal viendra soutenir et promouvoir le covoiturage et le transport rémunéré de personne par automobile, dont le taxi, comme des alternatives permettant d'optimiser et de réduire l'usage de l'automobile personnelle, tant pour les déplacements intra qu'interurbains.

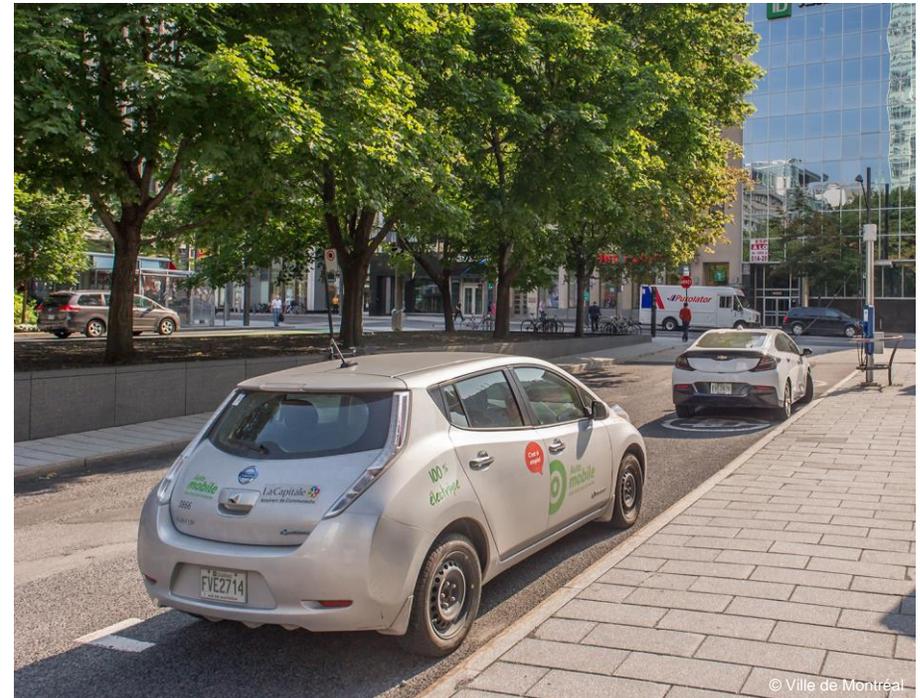


Photo 2-80 Service d'autopartage Communauto

Pôle de mobilité – encourager la mobilité en partage dans tous les quartiers

Un pôle de mobilité est un lieu dont l'aménagement est sécuritaire et écoresponsable et qui concentre une offre de services de mobilité durable partagée. Il peut s'agir notamment de l'autopartage, de services de micromobilité, tels que les vélos-cargos, des services connexes à la mobilité, comme des casiers de réception des colis, et des services d'information et d'orientation. Le développement des pôles de mobilité fait partie des mandats confiés à l'Agence de mobilité durable, en cohérence avec les orientations stratégiques de mobilité durable de la Ville.



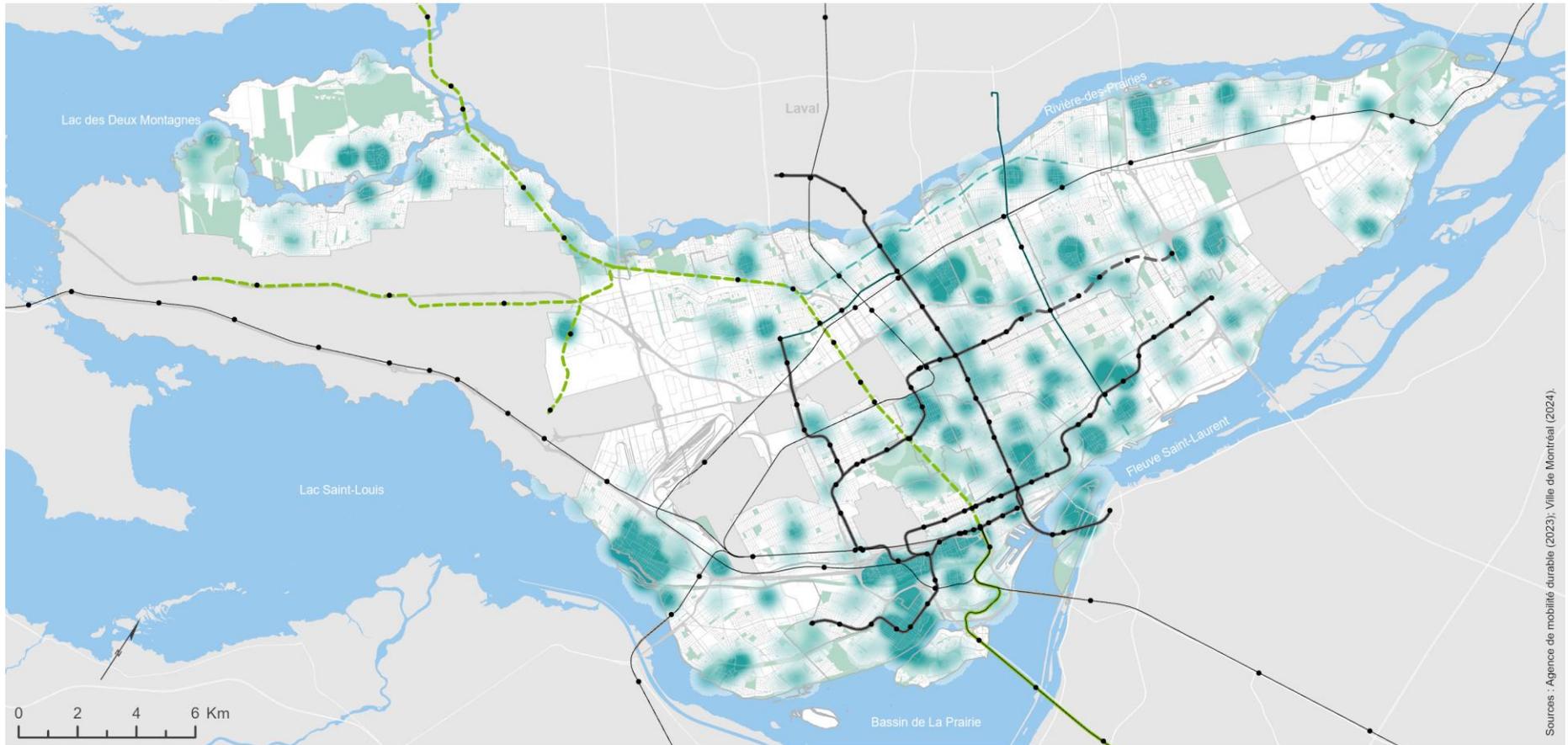
Figure 2-42 Exemples de composantes d'un pôle de mobilité

Un pôle de mobilité contribue à améliorer le cadre de vie des citoyennes et des citoyens en intégrant du verdissement, des mesures de gestion des eaux pluviales, du mobilier urbain et des commerces. Il peut être localisé à proximité d'un mode de transport collectif, d'un générateur de déplacements ou dans un secteur présentant une faible concentration de services de mobilité.

1. Espace réservé à la micromobilité (station de vélos en libre-service)
2. Espace protégé de stationnement pour vélos
3. Cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite
4. Cases de stationnement réservées à l'autopartage
5. Espace de logistique urbaine consacré à la réception et au retour de colis (casiers)
6. Larges trottoirs qui favorisent les déplacements à pied
7. Aire d'attente et de rencontre
8. Commerce de proximité
9. Trois strates de végétation : plantes herbacées, arbustes et arbres
10. Revêtement de sol perméable pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales
11. Saillies et fosses d'arbres drainantes pour capter et retenir les eaux pluviales
12. Bornes de recharge pour véhicules électriques



Potentiel d'implantation des pôles de mobilité



Sources : Agence de mobilité durable (2023); Ville de Montréal (2024).

La carte présente la densité des terrains municipaux hors rue présentant un potentiel pour l'implantation d'un pôle de mobilité. Afin de déployer un réseau de services performants, différents facteurs seront pris en compte pour déterminer la localisation des 150 pôles, dont notamment l'accessibilité, la visibilité, l'achalandage potentiel, l'équité territoriale et la disponibilité de terrains.

Densité de sites potentiels



Métro

- Existant
- - - - - Projeté

REM

- Existant
- - - - - Projeté

SRB

- Projeté
- Existant

Train de banlieue

- Existant
- Espace vert

Objectif 10.3

Favoriser une mobilité décarbonée dans tous les milieux

- en implantant progressivement, et selon les contextes, des zones à faibles émissions ou zéro émission;
- en intégrant des leviers pour la décarbonation des transports dans tous les projets de développement ou de redéveloppement;
- en modulant le déploiement des stratégies de décarbonation des transports en fonction du niveau de dépendance à l'automobile des individus et des milieux de vie;
- en privilégiant le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les aires de stationnement résidentiel, commercial et institutionnel et dans les milieux de travail;
- en complétant l'électrification du réseau d'autobus.

Les déplacements en voiture et en véhicule lourd contribuent fortement au bilan des émissions de GES de la métropole. Leur électrification améliorera la qualité de l'air, mais n'aidera pas à diminuer l'étalement urbain, la congestion, les îlots de chaleur, les risques d'accident routier ainsi que la sédentarité de la population. Une mobilité décarbonée ne passe donc pas seulement par l'électrification des véhicules, mais aussi par une diminution de leur nombre puisque ceux-ci génèrent des externalités négatives.

La création de zones à faibles émissions (ZFE) et de zones zéro émission (ZZE) permet de mobiliser différentes mesures dans une même zone et agit comme catalyseur et accélérateur de la transition écologique. Afin de tenir compte de la réalité du terrain et des contraintes, les modalités et les dérogations peuvent varier selon la localisation de la zone et la clientèle visée. De plus, pour être cohérent avec l'approche réduire, transférer et améliorer (RTA), ce levier doit être accompagné de mesures visant à freiner la croissance du nombre de véhicules et de leur taille, à se déplacer moins souvent en voiture individuelle et pour moins de temps.

L'électrification de la mobilité demeure néanmoins un incontournable dans la mobilité décarbonée et elle est un levier pour atteindre l'objectif d'une métropole décarbonée en 2050. Elle concerne l'ensemble des modes, incluant le transport collectif, partagé et actif et les véhicules privés. Pour ce faire, l'électrification du parc de véhicules nécessite un accès facilité aux bornes de recharge et un réseau de bornes de recharge publique performant, pour tous modes, et équitable.



Photo 2-81 Électrification du réseau d'autobus

Pour un réseau performant de bornes de recharge publiques

Le développement du réseau de bornes de recharge publiques doit se faire en :

- maximisant l'utilisation des sites hors rue, préférablement sur les terrains privés accessibles au public et aux clients et employés des entreprises qui possèdent ces terrains;
- tenant compte des besoins de recharge de l'ensemble des modes de transports, notamment les vélos à assistance électrique ainsi que les véhicules partagés;
- améliorant la localisation et le design de celles-ci, afin de réduire leur impact dans le paysage urbain et leur entrave sur l'occupation du domaine public, notamment vis-à-vis des déplacements des personnes à mobilité réduite.



Photo 2-82 Aire de recharge pour véhicules électriques dans le Technoparc Montréal – Arrondissement de Saint-Laurent

ZFE et ZZE, des stratégies évolutives et adaptées à leur contexte

Les zones à faibles émissions (ZFE) sont des zones où l'utilisation de modes de transport plus propres est favorisée. L'objectif de telles zones est de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de GES causées par les transports. Les mesures associées visent à transférer les déplacements individuels motorisés vers des déplacements actifs, collectifs et partagés ainsi que vers des véhicules plus propres. Les mesures pour soutenir cette mobilité sont variées. Par exemple, une zone pourrait restreindre la circulation à certaines catégories de véhicule, notamment les véhicules à moteur à combustion interne, être consacrée prioritairement aux modes actifs, l'offre de stationnement peut être réduite et prioritairement réservée aux modes durables, la circulation de transit peut être interdite ou la livraison de marchandises peut être limitée aux modes durables.

Pour les zones zéro émission (ZZE), seuls les modes de déplacements émettant zéro émission de GES (transports actifs, collectifs, partagés et individuels électrifiés) sont permis pour le déplacement des personnes et des marchandises. Les contraintes d'accès à une ZZE peuvent varier selon le contexte spatial et sociodémographique afin de s'assurer que les effets de la ZZE soient bénéfiques pour toute la population sans créer ou accentuer des iniquités sociales. À cet effet, des dérogations peuvent être mises en place, mais celles-ci doivent être choisies de façon judicieuse afin d'éviter de nuire aux cibles environnementales.

Les moyens à mettre en œuvre pour réaliser ces deux types de zones impliquent généralement une combinaison de mesures incitatives et dissuasives à déployer de façon progressive.



Objectif 10.4

Favoriser une logistique urbaine décarbonée, efficace et adaptée au contexte

- en assurant l'adéquation des modes de transport de marchandises et des espaces logistiques à la diversité des milieux;
- en soutenant la consolidation des espaces logistiques et leur structuration en réseaux;
- en intégrant les besoins logistiques à la planification des réseaux et des aménagements urbains;
- en soutenant l'accélération de l'usage de modes de transport légers et décarbonés;
- en veillant à réduire les risques et nuisances associés au transport, à la manutention et à l'entreposage des marchandises.

La logistique urbaine concerne les activités d'entreposage et le flux efficace des matières premières, des produits et des déchets transitant en milieu urbain. Elle recouvre l'ensemble des points de distribution, de consolidation et de transfert qui précèdent ou suivent les déplacements de marchandises tout en considérant les caractéristiques propres au milieu urbain. Ce secteur d'activités influence directement le développement urbain par les réseaux empruntés, les lieux d'entreposage déterminés ainsi que les véhicules et technologies utilisés.

Dans un contexte marqué par l'essor du commerce électronique et la hausse des mouvements de marchandises, Montréal privilégie une approche équilibrée qui prend en compte les bénéfices et les retombées de ce secteur d'activités sur les entreprises, la population et l'environnement en considérant les différentes échelles des chaînes logistiques. À cette fin, la Ville entend adapter la mobilité des marchandises et l'aménagement des espaces logistiques aux caractéristiques des milieux afin de préserver la qualité et la sécurité du cadre de vie. De même, elle compte encourager une réduction de l'empreinte environnementale des activités logistiques tout en soutenant l'efficacité des échanges commerciaux extérieurs et locaux dans une ville de plus en plus dense, mixte et compacte.

Approche montréalaise de la logistique urbaine

L'approche montréalaise de la logistique urbaine se veut :

- **Multiscale** : considération des différentes échelles des chaînes logistiques et de leurs composantes, du niveau local à l'échelle continentale.
- **Intégrée** : planification de la mobilité des marchandises, via les différents réseaux de transport, et de l'aménagement des espaces logistiques pour la manutention et l'entreposage.
- **Modulée selon le milieu** : examen de l'adéquation des modes de transport de marchandises et des espaces logistiques à la diversité et aux caractéristiques des milieux.
- **Multidimensionnelle** : prise en compte simultanée de l'efficacité économique, de l'évolution des habitudes de consommation, de l'empreinte environnementale ainsi que de la qualité et de la sécurité des milieux de vie.

Adaptation de la logistique urbaine aux différents types de milieux de vie

La logistique urbaine doit évoluer en s'adaptant et en s'intégrant à la diversité des contextes urbains par une structure des flux et des espaces logistiques qui respectent les échelles urbaines. La taille des espaces d'entreposage et le gabarit des véhicules doivent ainsi être conçus et organisés en adéquation avec les caractéristiques, les activités et les communautés des milieux d'implantation.

Les types d'espaces d'entreposage et de manutention doivent être variés et adaptés à la hausse et à la diversification des besoins, mais également mieux intégrés aux milieux d'insertion sur les plans architectural et paysager, qu'il s'agisse autant d'espaces de proximité implantés au cœur des milieux de vie que d'entrepôts de grande hauteur en zones industrielles. Pour la mobilité des marchandises, des modes légers et décarbonés doivent être privilégiés pour les déplacements de courte portée, notamment au centre-ville, dans les quartiers résidentiels et sur les artères commerciales. Les modes lourds contiennent quant à eux d'assurer les déplacements vers les marchés extérieurs ainsi que les liens internes entre les plateformes intermodales, les secteurs à caractère industriel et les grands ensembles commerciaux et institutionnels.



Photo 2-83 Véhicule de livraison décarboné

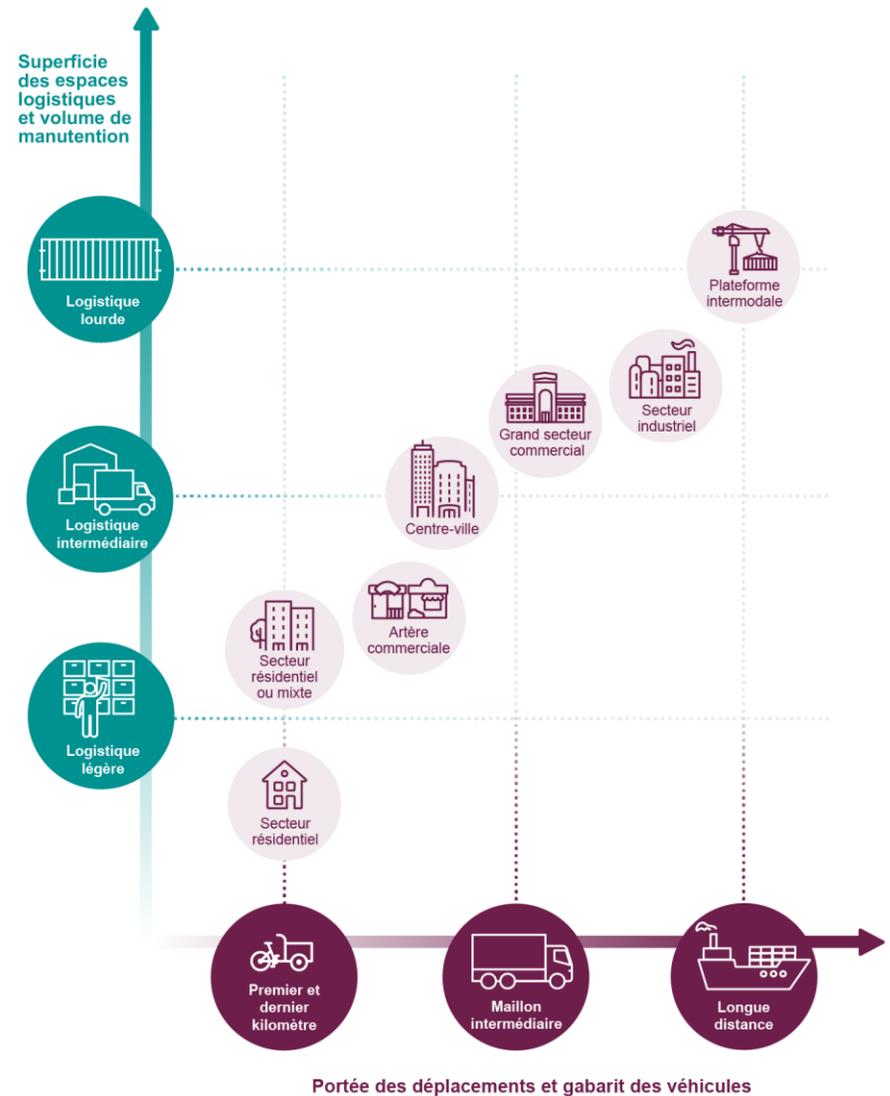


Figure 2-43 Gradation des espaces de logistiques et de la mobilité des marchandises en fonction des différents types de milieux de vie

Micro-centre de distribution urbaine

Le micro-centre de distribution urbaine est un établissement public de taille modeste servant à la réception, au triage, au stockage temporaire et au transbordement de colis provenant de véhicules de grand gabarit vers de petits véhicules. Localisé dans des endroits stratégiques du tissu urbain, cet espace logistique joue un rôle d'interface entre la logistique lourde et la logistique de proximité en constituant un point de rupture de charge des chaînes logistiques entre le centre de distribution périurbain et le destinataire final.

À l'instar d'autres espaces logistiques de proximité, tels que des casiers ou des points de collecte, le micro-centre de distribution urbaine permet d'optimiser les déplacements sur le dernier kilomètre en favorisant la concentration des déplacements de marchandises à l'échelle locale et la mutualisation des livraisons. Il contribue également à réduire les externalités négatives de la logistique urbaine sur l'environnement et la sécurité dans les quartiers en favorisant le recours à des véhicules décarbonés dont la taille est adaptée aux milieux urbains, notamment le vélo-cargo électrique et la camionnette électrique légère à basse vitesse.

Les grands ensembles commerciaux et les secteurs à caractère industriel ou mixte sont adaptés à la réception de grands volumes de marchandises. L'implantation de micro-centres de distribution urbaine dans ces environnements, situés en majorité à proximité du réseau routier supérieur, permet de limiter la circulation des camions lourds sur le réseau municipal en facilitant l'organisation des livraisons sur le dernier kilomètre par des véhicules de petit gabarit.

En 2019, la Ville a mis sur pied avec succès un premier micro-centre de distribution urbaine dans le cadre du Projet Colibri. Toujours en fonction, cet espace logistique dessert, dans un rayon de 3 km, le centre-ville et les quartiers avoisinants par des véhicules compacts, efficaces, économiques et décarbonés. Montréal envisage désormais le déploiement d'un véritable réseau d'espaces logistiques de ce type à la grandeur de la ville. Les secteurs à caractère industriel ou mixte situés à proximité de quartiers résidentiels ou à la lisière du centre-ville ainsi que les grands ensembles commerciaux péricentriques constituent des milieux susceptibles d'accueillir ces futurs établissements.



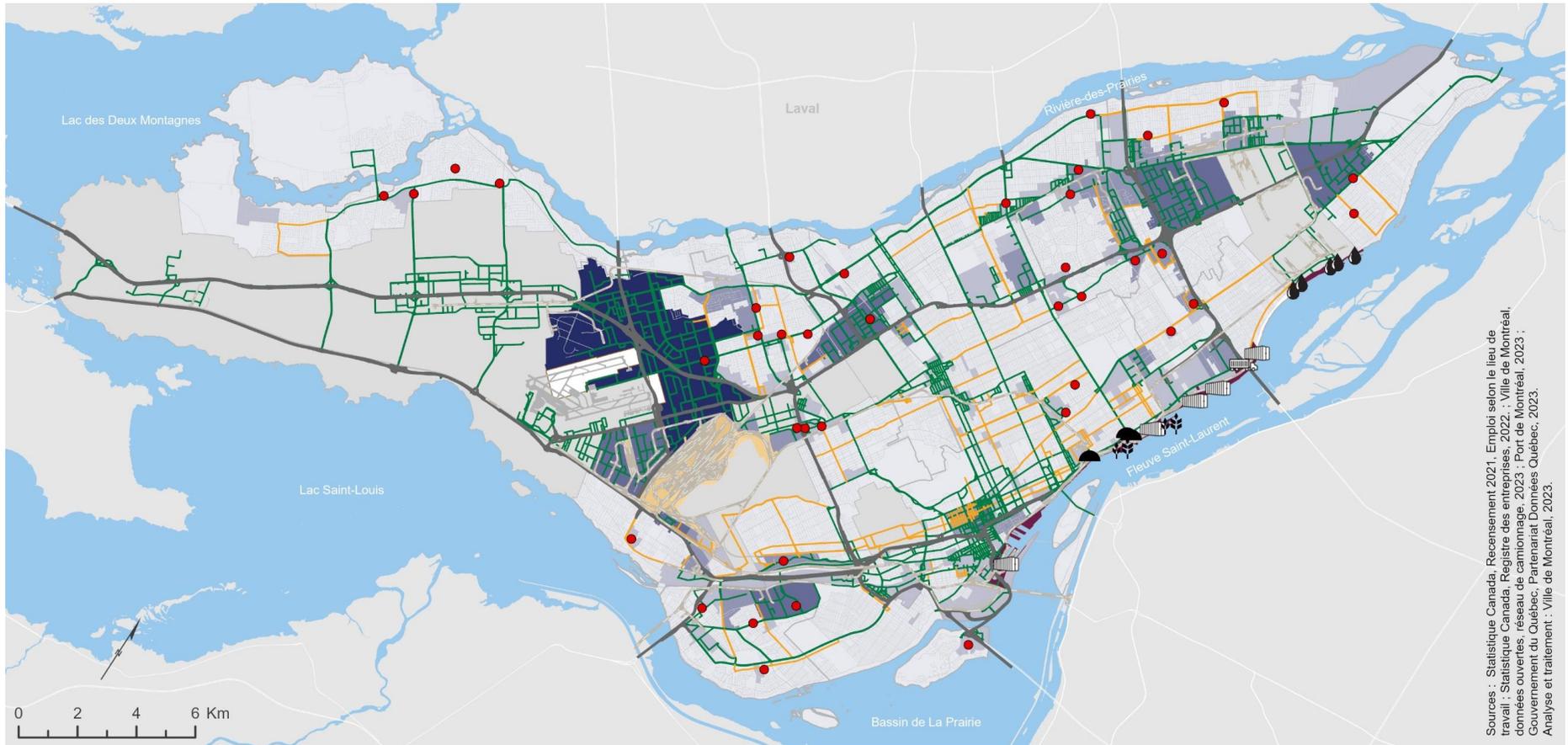
Photo 2-84 Micro-centre de distribution urbaine (MCDU) Colibri Iberville – Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Comptoir de collecte

Un comptoir de collecte est un espace logistique de proximité qui permet au destinataire final d'une livraison de récupérer son colis dans un établissement commercial ayant pignon sur rue. En évitant un service de livraison porte à porte, le comptoir de collecte permet d'optimiser la livraison sur le dernier kilomètre et de réduire le vol ou le bris de colis. De petite taille, il est préférentiellement localisé sur une artère commerciale ou au sein d'un noyau commercial, à proximité des lieux de résidence et d'activité. Le service peut être fourni par un commerçant local pour le compte d'un opérateur ou être effectué par une entreprise spécialisée.



Réseaux de transport de marchandises



Sources : Statistique Canada, Recensement 2021, Emploi selon le lieu de travail ; Statistique Canada, Registre des entreprises, 2022 ; Ville de Montréal, données ouvertes, réseau de camionnage, 2023 ; Port de Montréal, 2023 ; Gouvernement du Québec, Partenariat Données Québec, 2023 ; Analyse et traitement : Ville de Montréal, 2023.

Note : La carte présente les réseaux de transport des marchandises ainsi que l'intensité des activités qui lui sont associées sur le territoire. Les activités associées au transport de marchandises sont concentrées dans deux principaux pôles logistiques, respectivement dans les pôles économiques de l'Est et de l'Ouest, à proximité des grands axes du réseau routier supérieur et des plateformes intermodales que constituent le port, l'aéroport et les gares de triage ferroviaire. L'intensité des activités relevées sur le territoire prend en compte le nombre d'emplois et le nombre d'établissements d'affaires dans les secteurs de la fabrication, du commerce de gros, du commerce de détail ainsi que du transport et de l'entreposage, en excluant les sous-secteurs liés au transport de personnes.

Réseau de transport routier

— Réseau routier supérieur

Réseau de camionnage municipal (2023)

— Permis en tout temps

— Permis de jour seulement

Réseau ferroviaire

— Réseau ferroviaire de transport de marchandises

Plateforme intermodale

■ Aéroport

■ Emprise portuaire

■ Gare de triage ferroviaire

● Grands ensembles commerciaux péricentriques

Types de terminaux portuaires

● Vrac liquide

● Vrac solide

● Vrac solide - céréalier

■ Conteneurs

■ Portail d'entrée des camions

Intensité d'activités associées au transport de marchandises (par aire de diffusion)

Faible

Élevé

Carte 2-31 Réseaux de transport de marchandises

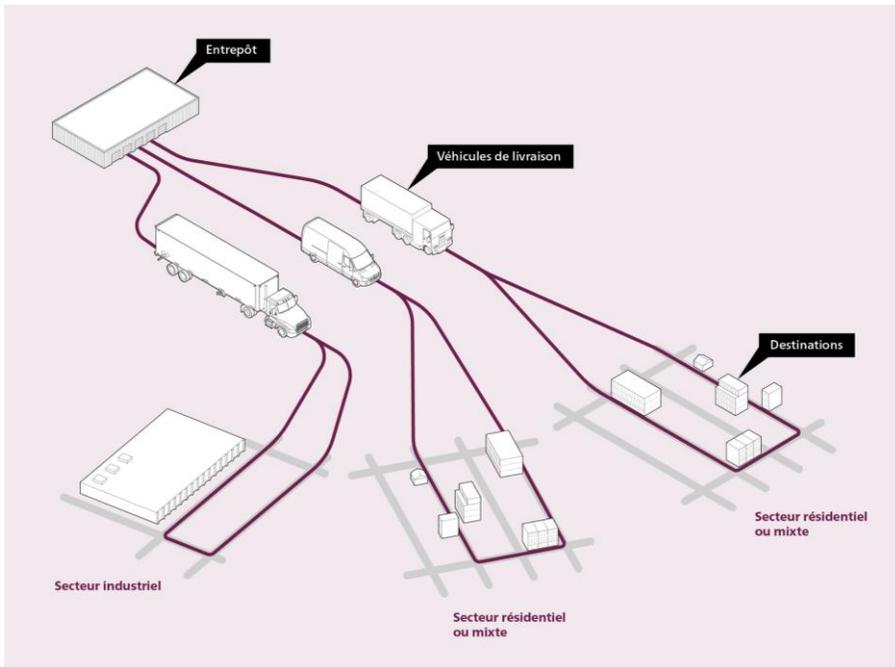


Figure 2-44 Modèle de livraison urbaine d'aujourd'hui

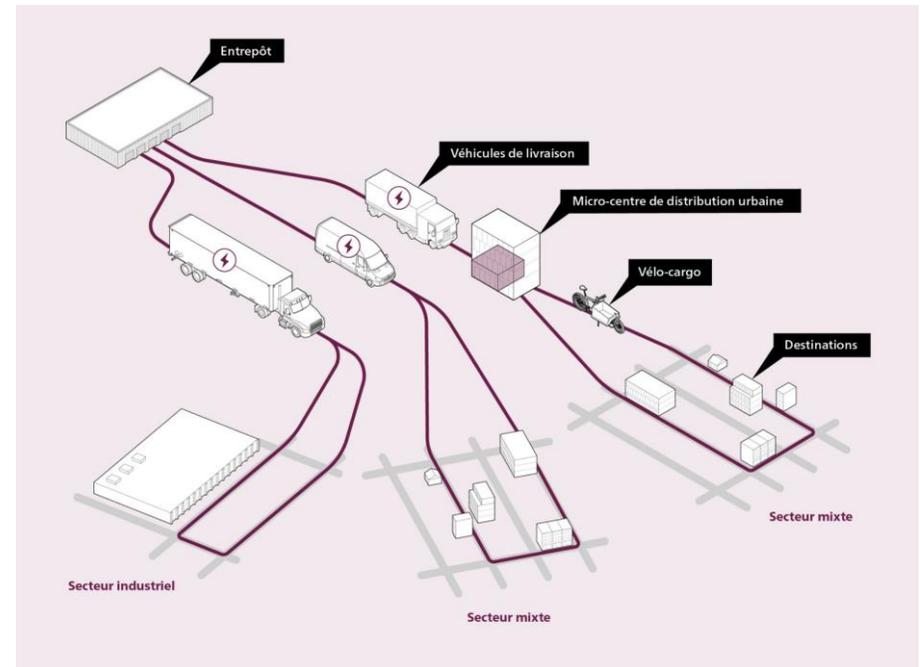


Figure 2-45 Modèle de livraison urbaine de demain

Le modèle de livraison urbaine est appelé à évoluer progressivement avec l'introduction de véhicules décarbonés de toutes tailles. L'implantation de micro-centres de distribution urbaine dans la chaîne logistique constitue également un élément novateur. En concentrant les déplacements à l'échelle locale et en facilitant la mutualisation des livraisons, ces installations font en sorte qu'une partie des déplacements sur le dernier kilomètre peut désormais être réalisée par des véhicules de petit gabarit générant peu d'externalités négatives pour l'environnement et les populations locales.

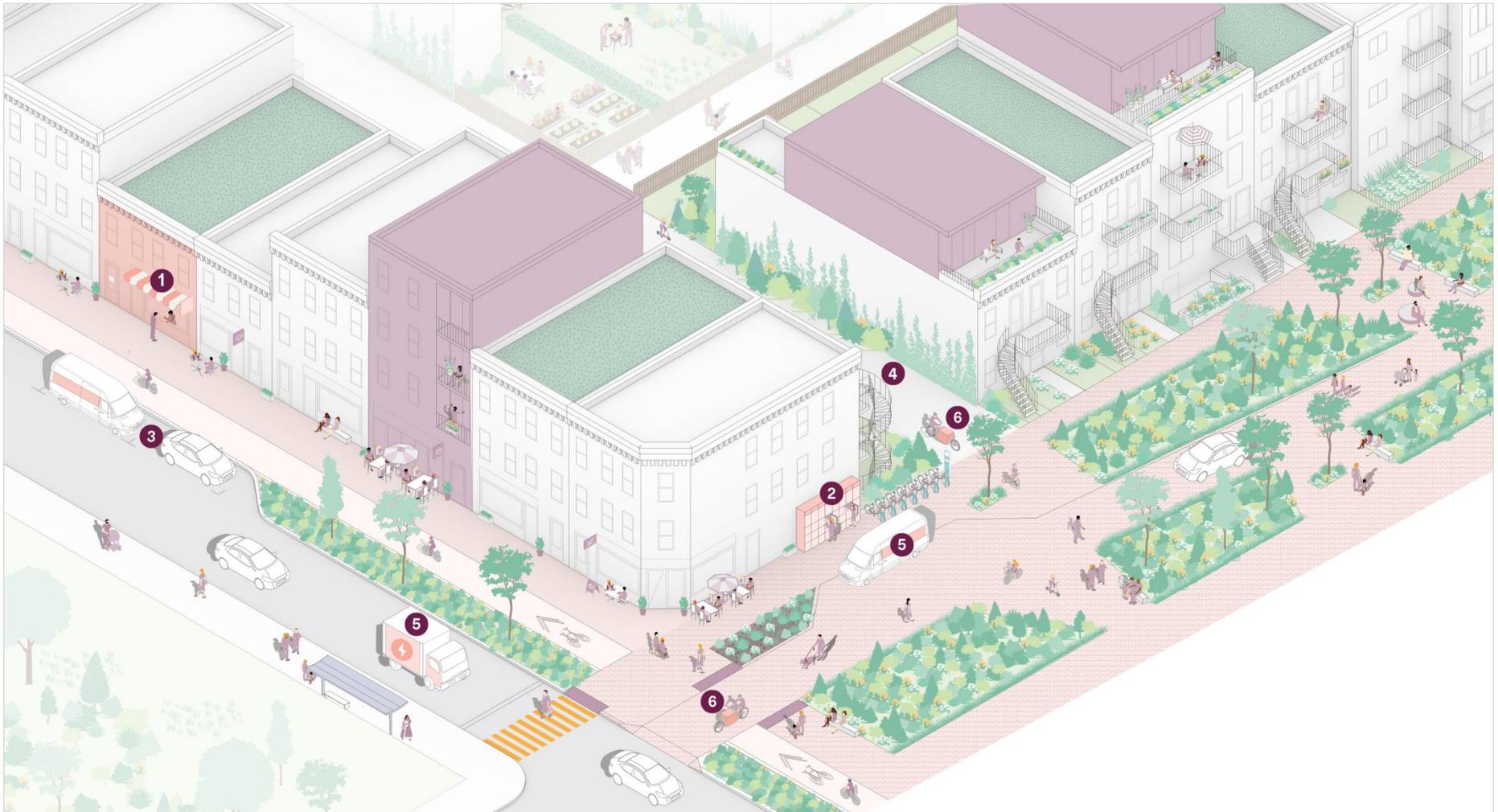


Figure 2-46 Exemple d'adaptation de la logistique urbaine sur une rue commerciale

Les rues commerciales de demain comprennent des espaces de logistique urbaine de petite taille disséminés stratégiquement. Le transport des marchandises vers la rue est réalisé par des véhicules décarbonés de petit et moyen gabarit et modulé en fonction des périodes de la journée afin de minimiser les nuisances. Le vélo-cargo est l'un des véhicules couramment utilisés. L'accès des marchandises aux commerces s'effectue idéalement à l'arrière des bâtiments. Autrement, la marchandise est livrée via la rue. Le déchargement sur rue des marchandises s'effectue dans l'un des nombreux espaces polyvalents, accessibles lors de périodes données ou sur réservation. Ces espaces adéquatement aménagés permettent la manutention sécuritaire des biens sans entraver la mobilité des autres usagères et usagers.

1. Comptoir de collecte
2. Casiers qui permettent de concentrer et mutualiser les flux de colis et d'optimiser la gestion des retours
3. Espaces polyvalents de stationnement sur rue pouvant être utilisés pour la livraison de marchandises aux commerces

4. Zones de livraison des marchandises aux commerces à l'arrière des bâtiments
5. Véhicules décarbonés de livraison de petit et moyen gabarit
6. Vélos-cargos de livraison.

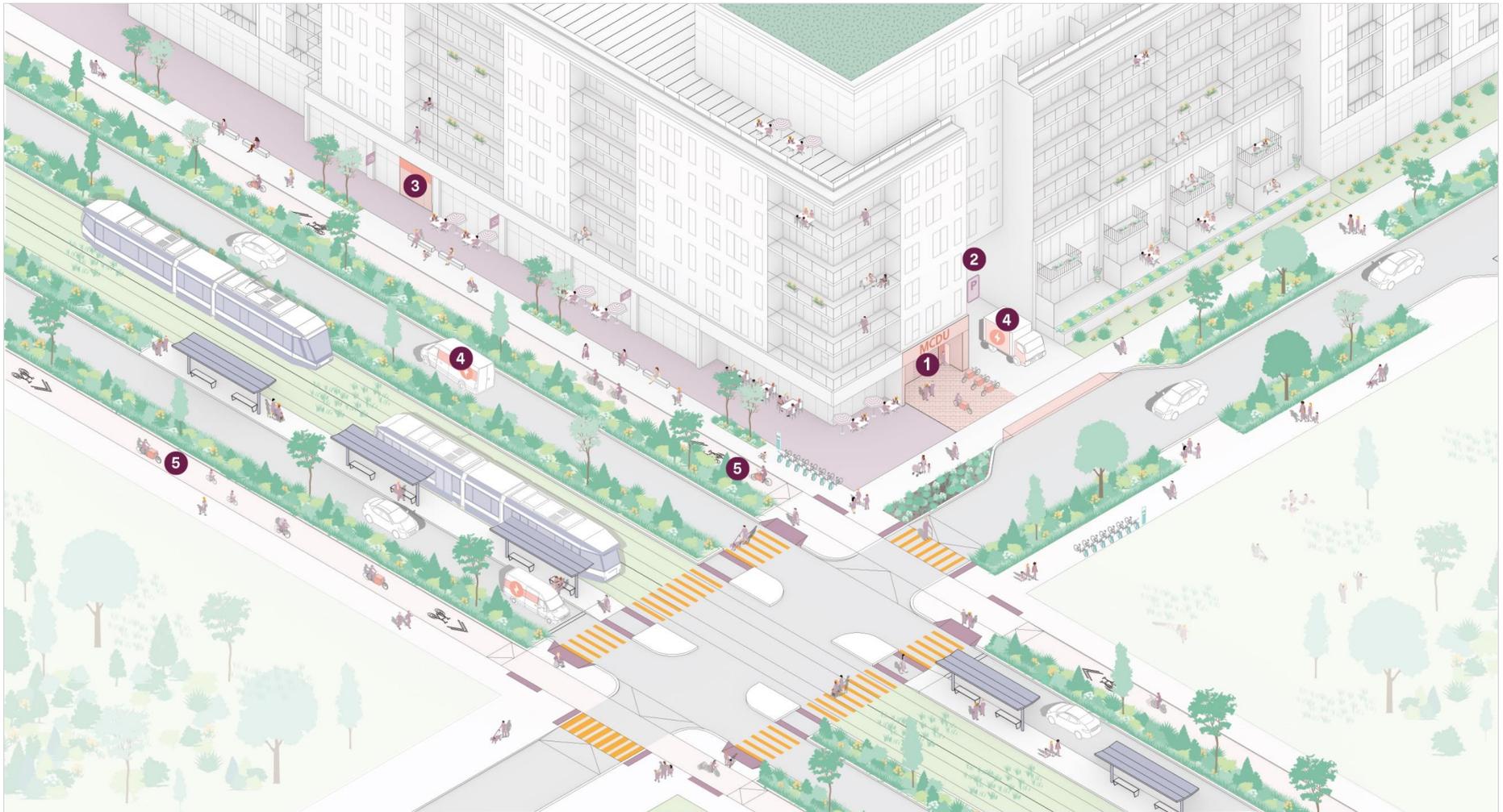


Figure 2-47 Exemple d'adaptation de la logistique urbaine dans un secteur mixte

Les secteurs mixtes de demain, où coexistent une multitude de fonctions, présentent des espaces de logistique urbaine qui varient en fonction des contextes.

Le transport des marchandises est réalisé par des véhicules décarbonés. La cohabitation sécuritaire entre les divers modes de transport et les usagers est assurée par une segmentation et une gestion adéquate des flux de circulation ainsi qu'un partage équitable de la rue. Afin de réduire les nuisances associées aux activités de logistique urbaine dans ces secteurs, l'accès des véhicules est contrôlé et leur circulation est directement canalisée vers les quais de chargement des établissements, lesquels sont situés essentiellement hors rue dans des garages accessibles à l'arrière des bâtiments. La majorité des déplacements de marchandises s'effectue en dehors des périodes de pointe, incluant de nuit, où des espaces sécurisés et partiellement automatisés sont aisément accessibles aux transporteurs.

1. Micro-centre de distribution urbaine
2. Quais de chargement situés dans des garages à l'arrière des bâtiments
3. Établissement spécialisé qui facilite la circularité des ressources (centres de dons, de revente, de réparation, etc.) et la récupération à petite échelle de produits et contenants consignés
4. Véhicules décarbonés de transport de marchandises
5. Vélos-cargos de livraison

Objectif 10.5

Minimiser l'effet de barrière créé par les grandes infrastructures de transport existantes et favoriser la santé et le bien-être des populations riveraines

- en assurant la perméabilité des quartiers limitrophes par l'aménagement de réseaux actifs et collectifs sécuritaires, conviviaux et efficaces;
- en adoptant des mesures favorables à la sécurité routière aux abords des infrastructures;
- en prévoyant l'implantation dans les zones à risque de mesures d'atténuation du bruit et des polluants générés par les activités de transport;
- en soutenant des pratiques d'aménagement, aux abords des grandes infrastructures de transport, contribuant à l'amélioration du contexte urbain et du paysage.

Les grandes infrastructures de transport linéaires, comme les autoroutes ou les corridors ferroviaires, ont la particularité de sectionner le tissu urbain et de créer des barrières anthropiques qui ne peuvent être franchies qu'au moyen de voies de passage. Elles ont aussi pour conséquences d'entraîner des problèmes de sécurité et de sentiment d'insécurité. De plus, elles créent des difficultés d'accès à des lieux d'éducation, de travail, de santé et de loisirs, sans compter l'enclavement physique de certains quartiers. Montréal entend travailler à reconnecter les axes de mobilité interrompus, en lien avec les besoins des milieux. Toutes les interventions aux abords de ces infrastructures majeures doivent être l'occasion de retravailler leur intégration urbaine et paysagère afin de tendre vers une meilleure qualité de vie des milieux traversés et de favoriser la santé des populations riveraines. La Ville entend ainsi adopter des mesures d'atténuation des îlots de chaleur, notamment en renforçant le verdissement et la perméabilité des sols. Les infrastructures de transport doivent permettre d'accueillir d'autres usages dans leurs emprises ou à leurs abords. L'ensemble des espaces du milieu d'accueil des infrastructures devrait être valorisé par des interventions paysagères, récréatives ou artistiques.

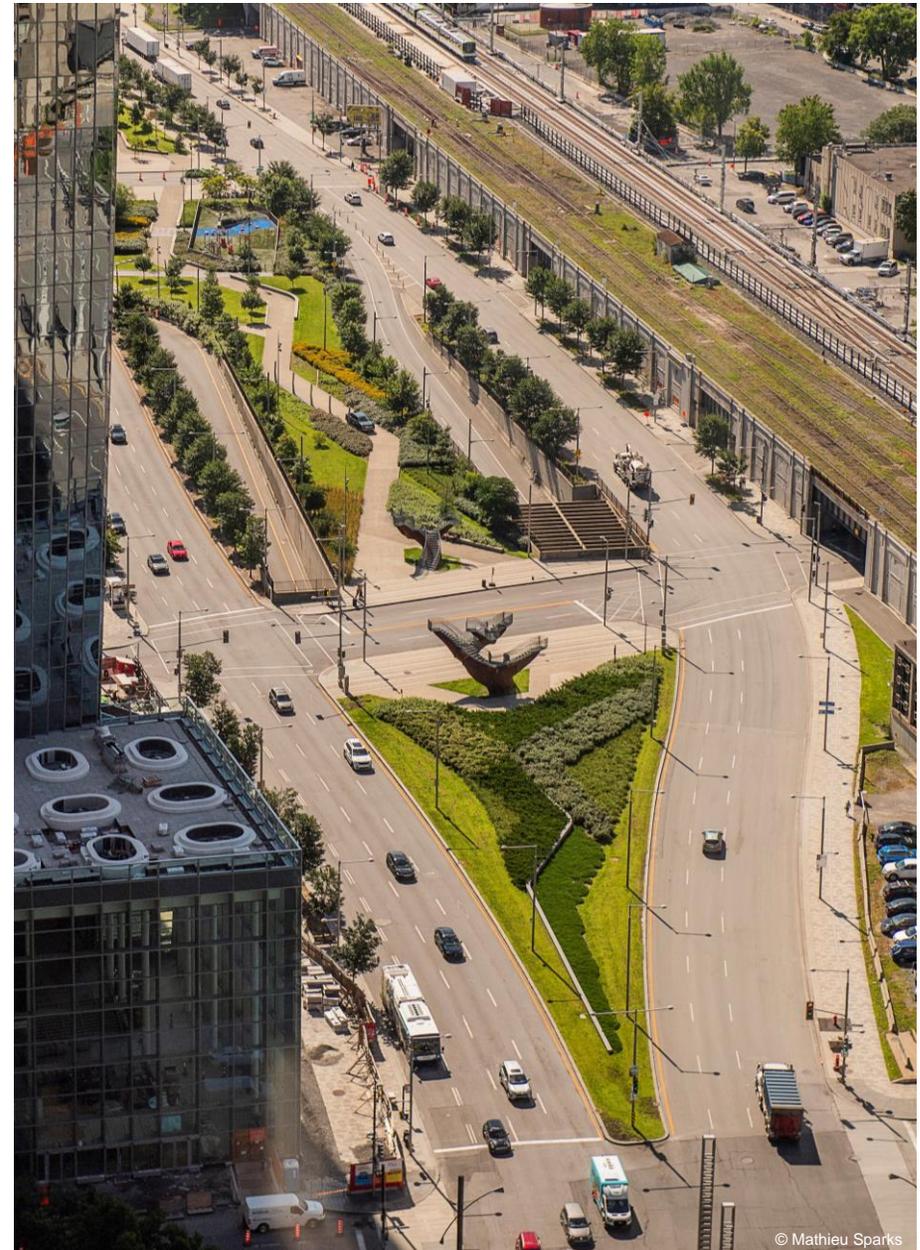
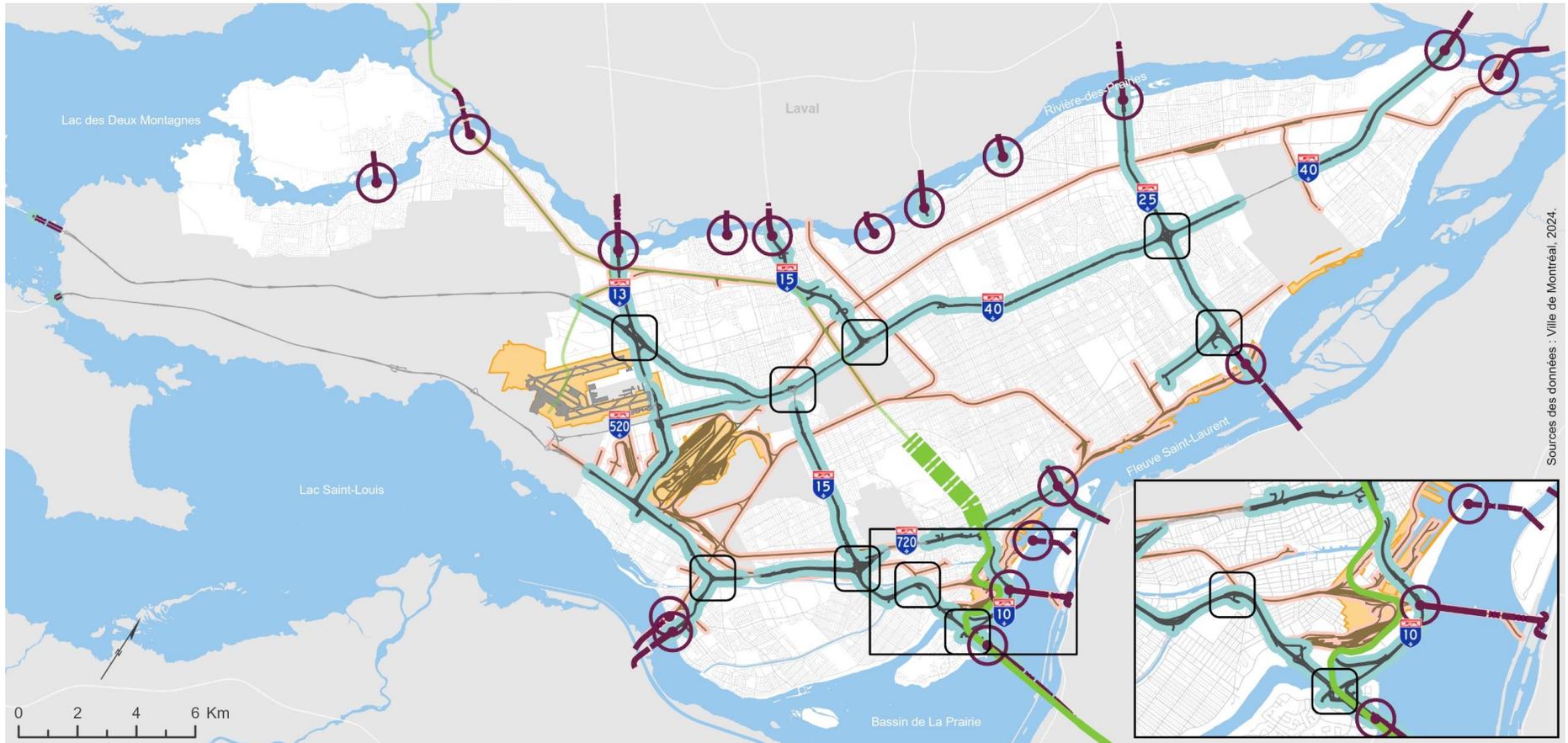


Photo 2-85 Parc linéaire de l'entrée de ville Bonaventure – Arrondissement de Ville-Marie



Grandes infrastructures de transport



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte présente les grandes infrastructures de transport linéaire ou de grande envergure qui créent un effet de barrière et impactent la qualité de vie des populations riveraines. Il s'agit des corridors routiers et ferroviaires, le REM, ainsi que les approches de pont, les grands échangeurs, l'aéroport et les différentes emprises portuaires, aéroportuaires et de gares de triage. Les barrières peuvent apparaître concrètement aux limites de la trame urbaine (clôture, talus, mur, tranchée, etc.) ou se présenter sous la forme d'obstacles dont le franchissement est possible mais difficile ou dangereux (voies de circulation artérielles larges ou supportant de la circulation lourde, zones d'échangeurs routiers, passages à niveaux sur le réseau ferroviaires, etc.). Ce type d'obstacle est particulièrement pénalisant pour les enfants, les aînés et les personnes dont la mobilité est réduite. Considérant le grand nombre de ces barrières à Montréal et l'étendue des quartiers qui sont impactés, il importe de diminuer les effets négatifs sur les milieux environnants et de trouver des solutions de désenclavement.

-  Corridor routier
-  Corridor ferroviaire
-  REM - existant
-  REM - en réalisation
-  REM - partie souterraine
-  Grands échangeurs
-  Approche de pont
-  Aéroport
-  Emprise portuaire, gare de triage et zone aéroportuaire

Objectif 10.6

Veiller à l'intégration harmonieuse des infrastructures de transport lors des projets majeurs d'ajout, de remplacement et de réfection

- en exigeant une gouvernance partagée dans le processus d'élaboration des projets majeurs d'infrastructures de transport des partenaires;
- en orientant leur conception en fonction du potentiel de développement et de requalification des secteurs visés, tout en assurant le rôle fonctionnel de ces infrastructures;
- en assurant des déplacements actifs et collectifs efficaces et sécuritaires;
- en assurant une intégration urbaine, paysagère et écologique de l'ensemble des ouvrages d'art et équipements connexes.

Montréal et ses partenaires se partagent un nombre considérable d'infrastructures de transports sur le territoire montréalais. Montréal entend demander à ses partenaires la mise en place d'une gouvernance partagée des projets majeurs d'infrastructures de transport permettant d'intégrer ses préoccupations ainsi que celles de sa population. Ces démarches doivent être effectuées en amont des interventions, dès la phase de planification des besoins et des solutions menant à la conception d'un projet. Ceci implique de systématiser les bonnes pratiques en matière d'échéancier ainsi que d'établir la portée des projets afin de s'assurer d'intégrer la vision et les préoccupations de la Ville. La gouvernance partagée doit prendre assise sur les plans et politiques publiques existantes. Celles-ci doivent orienter les solutions retenues. De plus, les expertises des acteurs autres que le propriétaire de l'infrastructure doivent être reconnues et mises de l'avant, que ce soit celles de la Ville de Montréal, de parties prenantes, des riveraines et riverains visés par les projets ou de celles et ceux pouvant parler au nom de groupes sans voix.

Le maintien d'un processus de collaboration entre la Ville et ses partenaires est fondamental pour favoriser une meilleure intégration urbaine des grandes infrastructures de transport par le partage de connaissances sur les besoins propres au territoire et à la population. Ce processus doit contribuer à assurer leur intégration urbaine et paysagère, leur qualité architecturale et la prise en compte des continuités écologiques des corridors de biodiversité. Ainsi, les projets réalisés doivent permettre non seulement de diminuer les effets négatifs sur les milieux environnants, mais aussi d'apporter des cobénéfices à l'échelle du quartier et de la métropole.



Photo 2-86 Square Viger recouvrant l'autoroute Ville-Marie – Arrondissement de Ville-Marie



Orientation 10 Exemples de mesures

- Financer et planifier avec l'Agence de mobilité durable l'implantation et l'aménagement de 150 pôles de mobilité en respectant les lignes directrices de la Ville pour offrir, avec la collaboration des autres partenaires en mobilité, sur l'ensemble du territoire, un accès à pied à tous les ménages à plusieurs options de mobilité.
- Élaborer un cadre de référence pour guider la prise de décisions et planifier le déploiement de ZZE et de ZFE sur le territoire, tant pour le déplacement des personnes que des marchandises, en priorité dans les secteurs d'intensification élevée et les secteurs d'opportunité.
- Caractériser les mouvements de marchandises sur l'ensemble du territoire montréalais.
- Veiller à ce que les interventions sur et aux abords des grandes infrastructures de transport permettent des déplacements sécuritaires pour tous les usagers et les usagers, en cohérence avec la Vision zéro.
- Proposer dans les projets des mesures d'atténuation aux effets du bruit et des émissions de polluants atmosphériques causés par les activités de transport situées sur les grandes infrastructures de transport et voir à la protection de la santé et du bien-être des populations vivant à proximité de ces infrastructures.

Orientation 10 Cibles

- En 2050, 100 % des Montréalaises et des Montréalais ont accès à deux services de mobilité partagée (active et motorisée) à moins de 15 minutes de marche de leur lieu de résidence.
- En 2050, 100 % des véhicules légers immatriculés à Montréal sont décarbonés.