



Chapitre 7

La mise en œuvre



Table des matières

Chapitre 7

7.	La mise en œuvre	3
7.1	La planification en continu	3
7.1.1	Les mesures	3
7.1.2	Les plans d'action	3
7.1.3	La mise à jour des règlements d'urbanisme	4
7.1.4	Le suivi et la reddition de compte	4
7.1.5	Le cycle de révision	5
7.2	Les mesures détaillées	7

Liste des cartes

Carte 7-1	Développement projeté du réseau de tramway	24
Carte 7-2	Développement projeté du réseau de service rapide par bus	26
Carte 7-3	Développement projeté du réseau de métro	28

Liste des figures

Figure 7-1	Le processus de suivi et de reddition de compte	6
------------	---	---



7. La mise en œuvre

Le chapitre 7 vient présenter la stratégie de mise en œuvre du PUM. Il détaille l'ensemble des mesures permettant d'assurer ou de favoriser la mise en œuvre de ses 10 orientations ainsi que des intentions plus particulières relatives aux territoires emblématiques. Il définit également le processus de suivi, de reddition de compte et de révision cyclique que Montréal entend mettre en place avec l'entrée en vigueur du PUM.

7.1 La planification en continu

7.1.1 Les mesures

Après s'être donné des orientations, des objectifs et des cibles, Montréal définit une série de mesures permettant d'assurer l'atteinte de la vision d'avenir pour le territoire montréalais. Les différentes mesures présentées dans ce chapitre constituent autant d'actions à mener, de projets à entreprendre, de programmes ou de politiques à revoir, ou encore, de modifications de nos modèles de gouvernance à engager pour contribuer à créer une ville verte, juste et résiliente.

7.1.2 Les plans d'action

À la suite de l'entrée en vigueur du PUM, la Ville prévoit se doter d'un plan d'action, et les arrondissements se doter de plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM). Les mesures définies dans le présent chapitre permettent de guider l'élaboration des plans d'action.

Les PLUM sont l'occasion pour les différents conseils d'énoncer comment ils planifient contribuer à la mise en œuvre du PUM et de se positionner sur leurs priorités parmi les objectifs et les mesures du PUM. Les PLUM permettent de détailler les outils et les stratégies d'intervention à déployer précisément sur le territoire des 19 arrondissements en tenant compte de la diversité des contextes. De plus, ils précisent les partenaires à impliquer, les indicateurs de suivi ainsi que l'échéancier.



7.1.3 La mise à jour des règlements d'urbanisme

L'entrée en vigueur du PUM entraînera la modification subséquente, par les arrondissements, de leur réglementation d'urbanisme. Pour ce faire, les intentions de portée générale établies dans les orientations et objectifs (chapitre 2), les intentions particulières établies pour les territoires emblématiques (chapitre 3) et les secteurs d'opportunités (chapitre 4), les paramètres d'affectations (chapitre 5), ainsi que les règles et critères définis au document complémentaire (chapitre 6) constituent un cadre dont doit tenir compte la réglementation d'urbanisme en le raffinant et en le précisant davantage, dans un souci de conformité au PUM.

L'approche d'encadrement réglementaire du PUM repose sur le principe de gouvernance partagée propre à Montréal où les compétences sont réparties entre la Ville et les arrondissements. Elle favorise une application agile qui permet de s'adapter aux évolutions des pratiques et aux changements territoriaux. Dans ce contexte, le PUM constitue le document de planification de référence assurant la cohérence des grands principes d'aménagement et d'évolution du territoire et de la mobilité à l'échelle montréalaise, tandis que l'application réglementaire de ces grands principes par les arrondissements permet de tenir compte des particularités locales ainsi que des intentions précises d'aménagement et de transformation des différents milieux.

7.1.4 Le suivi et la reddition de compte

En cohérence avec les visées du nouveau régime d'aménagement et d'urbanisme introduit dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1. art. 0.1.) qui consiste à « mesurer l'efficacité de la planification afin de soutenir une prise de décision optimale et informée », Montréal accompagne le PUM d'un processus de suivi et d'évaluation de sa mise en œuvre.

Ce processus est nécessaire à plusieurs égards. D'abord, il encourage une appropriation pour toutes et tous du document de planification adopté et des transformations à initier. Ensuite, il permet de mesurer l'efficacité des mesures et des actions dans l'atteinte des objectifs. Enfin, il permet de tirer les enseignements nécessaires pour guider des ajustements lorsque requis et, à terme, la révision du document de planification. Les apprentissages qui en découleront permettront non seulement d'améliorer les pratiques, mais aussi d'augmenter l'efficacité des interventions afin d'en maximiser les incidences positives sur la qualité de vie des citoyennes et des citoyens.

L'établissement de cibles est un moyen pour suivre la mise en œuvre du PUM. Cela permet de mesurer la progression des transformations nécessaires en mobilité et en aménagement du territoire pour réussir la transition écologique équitale.

Les cibles sont définies au moyen d'indicateurs chiffrés qui seront suivis périodiquement pour constater l'état d'avancement et permettre un bilan de la mise en œuvre du PUM. Les cibles serviront également à guider l'élaboration du Plan d'action de la Ville et des plans locaux d'urbanisme et de mobilité des arrondissements. Au besoin, les activités et les projets qui y sont identifiés pourront être revus, ou encore, de nouvelles mesures pourront être envisagées pour favoriser l'atteinte d'une cible.



Il est également souhaité que la poursuite de résultats montréalais concourt à l'atteinte des cibles de l'agglomération et de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le processus de reddition de compte du PUM comprend trois grandes étapes clés :

- la publication périodique d'un bilan des cibles du PUM ainsi que d'un rapport de progression des actions inscrites au Plan d'action de la Ville et aux plans d'action locaux d'urbanisme et de mobilité des arrondissements;
- la publication d'un bilan quinquennal des plans d'action et/ou du PUM comprenant des recommandations d'ajustements du PUM, le cas échéant. Ce bilan comprendra une analyse de l'évolution des enjeux d'aménagement et de mobilité, ainsi que les facteurs influençant positivement ou négativement la réalisation du PUM;
- la tenue d'un rendez-vous aux cinq ans avec la collectivité montréalaise sur le suivi du PUM. Cet événement permettra de présenter les résultats du bilan quinquennal, l'évolution vers la vision et de discuter des défis collectifs avec la société civile et la population. Ce rendez-vous sera suivi de la publication d'un rapport de consultation.

Cette documentation alimentera la mise à jour du PUM et des plans d'action.

7.1.5 Le cycle de révision

La mise à jour des documents de planification permet d'assurer leur cohérence avec l'évolution du contexte territorial et des priorités par rapport aux choix d'aménagement et aux préoccupations relatives à différents domaines d'intervention municipaux.

Dans les prochaines années, le PUM devra être adapté, notamment pour tenir compte de la mise à jour du cadre de planification gouvernemental, métropolitain et régional. Voici les principaux jalons pouvant avoir un effet à moyen terme sur le PUM :

- l'adoption de la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire et de son plan de mise en œuvre (2023-2027), ainsi que le dépôt du prochain plan d'action lié à la Politique de mobilité durable – 2030 du gouvernement du Québec;
- l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé, prévue en juin 2025, enclenchera un exercice de concordance du Schéma à celui-ci, puis du PUM au Schéma;
- l'adoption du premier Plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

Par ailleurs, les plans d'action devront être ajustés pour tenir compte de l'évolution du Programme décennal d'immobilisation de la Ville.

Dans le souci d'adopter les meilleures pratiques en la matière, Montréal s'engage à mettre en place un processus formel de planification en continu de l'urbanisme et de la mobilité pour permettre une révision cyclique, prévisible et transparente de ses outils de planification. Tous les cinq ans, un processus de révision du PUM et des plans d'action associés sera initié. Ce processus sera l'occasion d'observer les actions réalisées, de constater les transformations territoriales, d'évaluer la capacité d'atteindre les cibles, d'actualiser le plan d'urbanisme et de mobilité et de réviser les plans d'action en vue de guider la priorisation des interventions.

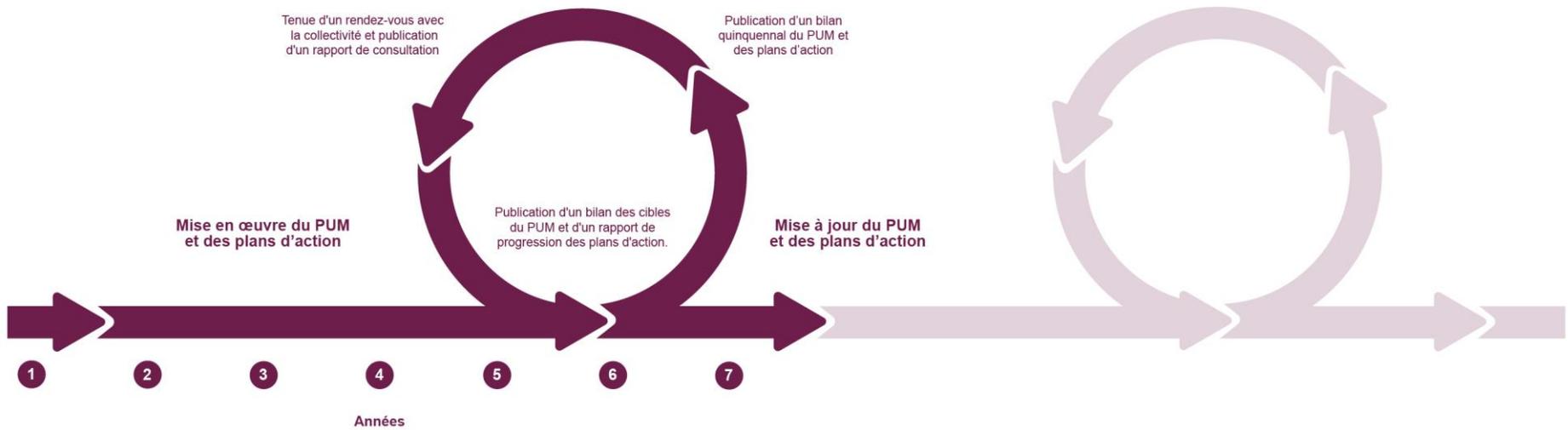


Figure 7-1 Le processus de suivi et de reddition de compte



7.2 Les mesures détaillées

Pour faciliter la présentation des mesures, celles-ci sont associées aux orientations et aux objectifs auxquels elles sont rattachées. L'ordre de présentation est le même que celui des chapitres 2, 3 et 4.

**Mesures associées
au chapitre 2
Les orientations**



Orientation 1

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

Objectif 1.1

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

- **Développer un outil d'aide à la décision centralisé permettant de guider les interventions à mener sur le réseau piétonnier et priorisant les secteurs en déficit de marchabilité et les intersections accidentogènes.**

Cet outil doit inclure :

- la production par les arrondissements de données fiables et uniformisées en données ouvertes, notamment des comptages de passages piétons, une recension des infrastructures et du mobilier sur le réseau piétonnier, ainsi qu'une analyse de la qualité des aménagements;
- la production d'analyses précises pour chaque contexte (sécurité, achalandage, éclairage, accessibilité universelle, etc.);
- la caractérisation des intersections sur l'ensemble du territoire et l'identification des typologies d'intersections accidentogènes;
- l'élaboration d'études concernant les aménagements piétonniers à réaliser dans les secteurs en déficit de marchabilité (Carte 2-2 – Portrait de la marchabilité et de la tortuosité des déplacements piétons).
- **Élaborer des lignes directrices pour l'aménagement du réseau piétonnier afin de diffuser et d'appliquer de façon uniforme, sur l'ensemble du territoire et dans la réglementation, les méthodes permettant d'assurer des aménagements confortables et sécuritaires pour les piétons comprenant les pratiques de déneigement et d'entretien.**

Ces lignes directrices doivent s'appuyer sur les bonnes pratiques en matière de sécurisation du réseau, par exemple :

- l'élargissement des corridors piétonniers d'au moins 1,8 à 2,4 mètres lors des projets de reconstruction lorsque possible;

- la standardisation de l'application du dégagement visuel sur le réseau routier et dans les ruelles.

- **Prioriser les interventions de sécurisation, d'accessibilité universelle et d'amélioration du confort dans les secteurs en déficit de marchabilité (Carte 2-2 – Portrait de la marchabilité et de la tortuosité des déplacements piétons) en visant des aménagements temporaires à court terme et une réfection en définitive.**

Cette mesure vise à améliorer les conditions de déplacement sur le réseau piétonnier, en particulier pour les points d'accès au transport collectif, le franchissement des infrastructures majeures, ainsi que la desserte des services et des équipements de proximité.

- **Développer et déployer les zones, les rues et les traverses à priorité piétonnes d'ici 2050.**

Cette mesure vise à définir les méthodes et les projets d'implantation des zones, des rues et des traverses où la priorité piétonne doit être rehaussée au-delà des standards. Les interventions visent notamment l'amélioration des temps de traverse, le confort de déambulation et la connectivité pour permettre un meilleur accès aux ressources du quotidien et aux autres modes de transport durables.

- **Systematiser les aménagements durables permettant de couper la circulation de transit, apaiser et réduire les vitesses pratiquées dans les rues et dans les ruelles.**

Cette mesure vise à limiter la circulation automobile et à sécuriser l'espace de déambulation pour la mobilité active et les activités de voisinage. Elle permet de structurer la sécurisation du réseau des rues et des ruelles via différentes stratégies d'aménagement et de gouvernance.

- **Élaborer un mécanisme de financement récurrent et harmonisé pour le développement ou le réaménagement d'un réseau piétonnier confortable, inclusif et sécuritaire.**

Les investissements doivent permettre de cibler prioritairement l'accessibilité et la sécurisation de l'accès aux générateurs de déplacements importants, aux lieux de la vie collective, aux rues locales et aux ruelles, ainsi qu'aux parcours d'intérêt.

Cette mesure implique de prévoir des investissements annuels consacrés au développement d'infrastructures et d'aménagements piétonniers et de systématiser les programmes consacrés à la création et à la sécurisation des aménagements réservés aux piétons. Cette mesure vise également à poursuivre et à faire évoluer le Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAE), et le Programme de sécurisation des piétons âgés (PSPA).



Objectif 1.2 Aménager un réseau cyclable complet et inclusif à l'horizon 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.**

Cette mesure implique :

- d'augmenter les investissements annuels consacrés au déploiement et à la mise à niveau de voies cyclables sécuritaires, confortables et accessibles pour favoriser la pratique du vélo;
 - d'instituer et de bonifier année après année des programmes d'aide financière pérennes, stables et prévisibles afin de soutenir les efforts de Montréal dans la mise en œuvre d'aménagements cyclables sécuritaires et de l'implantation de stations vélo.
- **Développer des lignes directrices permettant l'implantation des meilleures pratiques pour la réalisation d'infrastructures cyclables sécuritaires, confortables et accessibles, pour l'ensemble de la population, dans toute sa diversité, tout en favorisant la cohabitation avec les autres modes durables.**
 - **Accélérer les projets d'aménagement permettant d'avoir sur le territoire montréalais un réseau cyclable supérieur complet à l'horizon 2050.**

Le déploiement d'axes cyclables se fera en priorisant l'accès à des générateurs de déplacements importants (lieux de la vie collective, pôles d'enseignement, événements culturels, touristiques et d'emplois – en particulier les secteurs à caractère industriel mal desservis, etc.) ainsi qu'à des secteurs en déficit et vulnérables.

- **Accélérer la complétion du réseau cyclable secondaire et local dans tous les quartiers afin qu'il puisse satisfaire les besoins locaux de mobilité et ainsi favoriser l'équité sociale. Ce réseau doit permettre à toutes et à tous de se déplacer, et ce, peu importe le motif de déplacement.**

Objectif 1.3 Soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toutes saisons

- **Sensibiliser les différents paliers de gouvernement à l'importance de se doter d'une Politique nationale sur les transports actifs, laquelle serait assortie d'une vision et de moyens d'action visant à encourager et soutenir les déplacements actifs et à considérer le vélo comme une véritable alternative à l'automobile, notamment dans la métropole.**
- **Planifier le déploiement du système de vélos en libre-service de manière à renforcer son accessibilité toute l'année dans les secteurs non encore desservis ou moins densément habités, ainsi qu'en suivant l'implantation de nouveaux projets cyclables d'envergure et de corridors de mobilité durable.**
- **Soutenir l'implantation d'une offre de remorques et de vélos-cargos partagés à proximité des artères commerciales afin d'offrir une solution de mobilité durable pour les déplacements de magasinage.**
- **Développer une stratégie coordonnée avec les différents partenaires d'aménagement et de déploiement des équipements et des aménagements pour vélos, afin d'accroître leur nombre et définir les lignes directrices nécessaires à leur implantation.**

Cette mesure vise le déploiement de supports et de stationnements sécurisés pour vélos, vélos-cargos et vélos à assistance électrique sur tout le territoire montréalais, et en particulier sur les lignes d'autobus les plus stratégiques (de concert avec la STM et Exo), ainsi que l'implantation des vélostations, notamment au centre-ville. Cette mesure vise également l'implantation de rampes pour vélos dans toutes les stations de métro et de trains de banlieue afin de permettre aux cyclistes d'accroître leur rayon de déplacement ou encore de franchir des zones peu conviviales dépourvues d'aménagements cyclables.

- **Intégrer des dispositions au règlement de construction afin de prévoir l'intégration d'équipements favorisant la pratique du vélo tels que des vestiaires avec douches et casiers dans les catégories d'usages industriels et commerciaux dans les nouveaux bâtiments, lorsqu'une aire de stationnement intérieure pour vélo de 20 unités et plus est prévue et que la superficie du bâtiment est supérieure à 500 mètres carrés.**



Objectif 1.4

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

- **Convenir avec la STM de l'offre de service à instaurer dans les secteurs prioritaires pour l'équité territoriale en matière d'accessibilité aux réseaux de transport collectif et prévoir les ressources financières conséquentes** (Carte 2-1 – Réseau à priorité piétonne et secteurs de besoin).
- **Implanter des corridors de mobilité durable pour faciliter l'accès au réseau structurant de transport collectif et le déploiement du réseau cyclable.**

La Ville entend mettre en place au cours des prochaines années des corridors de mobilité durable misant sur les transports actifs et collectifs. Ces interventions contribueront à offrir un espace privilégié à l'autobus dans le système de transport montréalais et à améliorer l'accès au réseau structurant de transport collectif sur l'ensemble du territoire tout en permettant le déploiement d'un réseau cyclable efficace et sécuritaire.

- **Poursuivre les représentations auprès de l'ARTM et du gouvernement provincial visant à instaurer des mesures de tarification sociale pour les personnes à faible revenu.**

Les moyens financiers dont les individus disposent peuvent affecter leur capacité à se déplacer. Afin de favoriser l'inclusion sociale des personnes à faible revenu, Montréal sollicitera la mise en place d'une tarification sociale du transport collectif basée sur le revenu.

- **Développer un plan d'intervention et de financement en matière d'accessibilité universelle visant les stations des réseaux de métro et de train de banlieue ainsi que la trame urbaine environnante aux points d'accès du transport collectif.**

Ce plan d'intervention implique :

- de poursuivre l'appui financier de la Ville aux opérateurs de transport collectif pour rendre les réseaux accessibles au plus grand nombre de personnes le plus rapidement possible;
- de caractériser la trame urbaine aux abords des arrêts d'autobus, des stations de métro et des gares, puis de programmer les interventions afin de rendre les

aménagements conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité universelle;

- de planifier l'aménagement du domaine public aux abords des stations de métro de manière à permettre l'organisation de déplacements hybrides¹ pour une partie de la clientèle du transport adapté en assurant l'accueil de véhicules utilisés pour le transport adapté aux abords des stations et un cheminement sans obstacle pour la clientèle entre le débarcadère et l'édicule.

- **Élaborer des lignes directrices pour assurer le maintien ou l'implantation de débarcadères sur le domaine public pour la clientèle du transport adapté dans un contexte de repartage de la rue.**

Le service de transport adapté de la STM doit offrir à la clientèle un service de type porte-à-porte. Le transporteur doit être en mesure d'effectuer les manœuvres d'embarquement ou de débarquement en bordure de rue le plus près possible de l'adresse de départ et d'arrivée. Les aménagements réalisés doivent assurer le cheminement sécuritaire de la clientèle du transport adapté entre le débarcadère et sa destination en prenant en considération le contexte environnant et les interactions avec les autres usagères et usagers de la voie publique.

- **Prévoir un cadre financier ajusté à la croissance des besoins en transport adapté selon une approche zéro refus.**

Ce cadre financier doit tenir compte des caractéristiques particulières de Montréal liées à la délivrance des services de transport adapté dans la métropole.

¹ Il s'agit de déplacements réalisés en partie via le réseau régulier de la STM et en partie par l'entremise des services de transport adapté.



Objectif 1.5

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

- **Soutenir et prioriser la modernisation des actifs du réseau de métro.**

Le métro constitue l'ossature du réseau de transport collectif et l'élément clé d'une mobilité durable dans la région métropolitaine. Le maintien en bon état de ses infrastructures et de ses équipements est primordial et doit être priorisé pour assurer la fiabilité du réseau et la sécurité de millions de déplacements annuels. La Ville continuera d'appuyer financièrement la STM pour préserver la qualité du réseau de métro et assurer sa pérennité.

- **Appuyer les opérateurs de transport collectif dans la réalisation d'études, d'analyses et d'interventions sur le domaine public visant à :**

- optimiser la durée de vie des infrastructures et générer des économies d'investissements et d'exploitation sur l'ensemble de leur cycle de vie;
- évaluer le potentiel d'amélioration des réseaux existants en termes de capacité, de fréquence, de sécurité, d'aménagement des points d'accès ou de confort;
- évaluer l'opportunité et la faisabilité d'intégrer de nouvelles stations à même les lignes existantes du Réseau express métropolitain et du réseau de trains de banlieue ou d'ajouter des édicules à certaines stations de métro.

- **Prévoir l'espace nécessaire à l'aménagement de points d'accès confortables et sécuritaires pour la clientèle du transport collectif ainsi que d'aires adéquates aux manœuvres des autobus à proximité des arrêts lors d'interventions sur le domaine public.**

L'expérience de déplacement en transport collectif débute aux points d'accès du réseau. La qualité et la sécurité des aménagements ainsi que leur entretien sont des composantes importantes de cette expérience.

- **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.**

L'implantation de mesures préférentielles pour bus, telles que les voies réservées et les feux prioritaires intelligents, permet d'améliorer les conditions de circulation et la vitesse commerciale des autobus. La Ville vise à accélérer le déploiement de ces mesures pour accroître la performance du bus sur des axes stratégiques, mieux reconnaître l'apport bénéfique de ce mode à la mobilité urbaine et former un véritable réseau assurant un maillage efficace entre les circuits locaux et le réseau structurant de portée métropolitaine. Elle vise également à appuyer la mise en place par la STM de SRB qui permettent de hisser le service d'autobus au niveau de service structurant. L'implantation progressive d'un SRB sur le boulevard Henri-Bourassa s'inscrit dans cette logique. Plusieurs autres corridors feront l'objet d'analyses au cours des prochaines années (Carte 2-5 – Développement projeté du réseau de voies réservées et des corridors de mobilité durable).

- **Prévoir les ressources financières pour appuyer un accroissement de la fréquence de service sur l'ensemble du réseau de la STM.**

Cette mesure vise notamment à :

- favoriser une meilleure continuité du service entre les périodes de pointe et les périodes hors pointe sur l'ensemble du réseau;
- accompagner l'implantation de chaque nouvelle voie réservée d'une hausse du niveau de service.

- **Appuyer la STM dans la refonte du réseau d'autobus.**

La Ville entend collaborer avec la STM dans la mise en place de parcours plus performants qui permettent d'améliorer les temps de déplacements et de diminuer les temps d'attente en favorisant l'implantation de circuits linéaires et directs pour atteindre plus efficacement les points d'accès du réseau structurant pour des déplacements de plus longue portée. De même, la Ville entend faciliter les interventions sur le domaine public permettant d'accroître la sécurité de la clientèle du transport collectif et la fiabilité du service.



- **Poursuivre la collaboration avec l'ARTM, la STM et les autres partenaires en mobilité afin de faciliter l'intégration tarifaire des différents services de mobilité durable ainsi que la modernisation et l'intégration de la plateforme billettique des réseaux de transport collectif par la mise en place d'outils technologiques performants.**

Par cette mesure, la Ville appuie le développement du Projet numérique de mobilité de l'ARTM visant à améliorer l'expérience de déplacement et l'usage de plusieurs services de mobilité durable par la clientèle en offrant des solutions de paiement simplifiées qui améliorent l'accès aux titres de transport.

- **Soutenir l'évolution de l'offre de service du réseau de trains de banlieue.**

Par cette mesure, Montréal vise à appuyer les initiatives d'Exo et de l'ARTM qui permettront d'accroître encore davantage l'attrait et l'utilité du train de banlieue pour la population montréalaise².

- **De concert avec la STM, le SPVM et la Société de développement social, coordonner le déploiement et la mise à contribution de ressources supplémentaires affectées à la sécurité des réseaux de transport collectif et à l'accompagnement des personnes en situation d'itinérance vers les ressources les plus adaptées à leur situation, notamment via l'Équipe métro d'intervention et de concertation.**

- **Développer, en collaboration avec les parties prenantes, une stratégie de mise en valeur et d'intégration urbaine des principaux pôles intermodaux de transport des personnes afin de leur adjoindre des fonctions complémentaires, d'améliorer le confort et l'ambiance autour de ces lieux de transit, d'assurer le respect des principes d'aménagement sécuritaire et d'améliorer l'efficacité des liens avec les réseaux locaux de mobilité.**

Cette stratégie visera les composantes suivantes du système de transport collectif :

- les stations existantes et projetées du réseau de métro;
- les gares de trains de banlieue, du Réseau express métropolitain et leurs abords;
- les stationnements incitatifs métropolitains;
- les terminaux à portée régionale, nationale et internationale.

² Parmi ces initiatives, on recense notamment :

- la mise en permanence des gares LaSalle et Du Canal et le déplacement de cette dernière en lien avec la planification du secteur Lachine-Est;
- la consolidation du service sur la ligne Candiac;
- la bonification du niveau de service sur la ligne Saint-Jérôme par des interventions ciblées permettant notamment d'optimiser les temps de parcours;

- la réalisation d'études visant l'implantation de nouvelles gares en sol montréalais;
- toute autre initiative permettant d'optimiser les temps de parcours et d'accroître le service, incluant en périodes hors pointe et les fins de semaine afin de faciliter l'accès de la population montréalaise aux municipalités des couronnes;
- toute initiative encourageant l'établissement de dessertes régionales en train.



Étudier le potentiel d'ajout de nouvelles stations ou gares à même les infrastructures existantes

Le Réseau express métropolitain (REM)

La Ville souhaite travailler de concert avec CDPQ Infra pour assurer l'implantation de deux stations additionnelles sur l'antenne Rive-Sud du Réseau express métropolitain, soit :

- la station Griffintown-Bernard-Landry, située dans le quartier Griffintown, entre les rues Ottawa et William. Cette station permettra de bien desservir le quartier Griffintown, la Cité du Multimédia et l'ouest du Vieux-Montréal;
- une station à l'intersection des rues Bridge et Wellington. Le redéveloppement urbain du bassin Wellington, incluant l'ajout de milliers de logements, est conditionnel à l'implantation de cette station.

Le réseau de trains de banlieue

La Ville entend également travailler avec Exo pour évaluer la possibilité d'ajouter quatre stations au réseau de trains de banlieue en sol montréalais afin d'accroître l'attrait et l'utilité de ce mode pour la population montréalaise, soit :

- **Sur la ligne Saint-Jérôme**
 - une gare dans le secteur du campus MIL. L'ajout d'une station sur le site universitaire faciliterait l'accès de la clientèle à cette institution en évitant une correspondance à la station de métro Parc;
 - une gare dans le secteur Namur-Hippodrome. Située à proximité de l'autoroute Décarie ou de l'avenue Clanranald, cette station offrirait une option de mobilité supplémentaire aux ménages qui s'établiront dans le secteur.
- **Sur la ligne Mascouche**
 - une gare à Rivière-des-Prairies à proximité du boulevard Rodolphe-Forget. Bien que la ligne Mascouche traverse Rivière-des-Prairies, les stations actuelles sont situées aux extrémités du territoire, à bonne

distance des milieux résidentiels. L'ajout de cette station améliorerait la desserte du quartier ainsi que du secteur à caractère industriel.

- **Sur les lignes Saint-Jérôme, Vaudreuil-Hudson et Candiac**

- une gare dans le secteur de Notre-Dame-de-Grâce au niveau du boulevard Cavendish ou à proximité de la passerelle De Maisonneuve à la hauteur de Grand Boulevard en fonction des caractéristiques du milieu et des impératifs opérationnels. Des besoins de mobilité importants ont été identifiés dans ce secteur enclavé par l'emprise ferroviaire. La convergence de trois lignes de train sur ce tronçon permet d'envisager une fréquence de service attrayante pour les résidents du secteur. De même, une interconnexion avec le réseau de tramway projeté dans ce secteur offrirait de nouvelles options d'itinéraires aux usagères et usagers du transport collectif.

Améliorer l'accessibilité au réseau de métro par l'ajout d'édicules

L'édicule constitue le point d'entrée du réseau de métro. Il procure à l'usager un niveau de confort, de services et de protection face aux intempéries et peut même devenir un élément emblématique du quartier où il est implanté. L'emplacement et le nombre d'édicules d'une station modulent la portée réelle du réseau au niveau de la rue. La Ville examinera, en collaboration avec la STM, l'opportunité d'ajouter des édicules à certaines stations afin d'accroître l'accessibilité et la fréquentation du réseau dans le contexte de projets de requalification urbaine ou d'implantation de nouvelles infrastructures de transport collectif permettant la création d'un pôle intermodal d'envergure.



Les portes d'entrée de la métropole en transport collectif

Montréal accueille des infrastructures de transport dont la vocation et la portée dépassent largement les limites municipales et métropolitaines. Ces lieux de transit intermodaux qui assurent des liaisons interrégionales ou internationales disposent de niveaux d'accessibilité variables aux réseaux urbains de mobilité et leur intégration à leur environnement a longtemps été négligée. La Ville veut entamer une réflexion avec ses partenaires pour améliorer l'intégration urbaine des portes d'entrée de la métropole et l'efficacité des liens avec les réseaux locaux de mobilité.

L'aéroport Montréal-Trudeau

La mise en service prochaine du REM qui permettra de relier l'aéroport au centre-ville représente une amélioration substantielle de l'accès aux installations aéroportuaires en transport collectif. Le développement de services additionnels via le centre et le sud de l'île nécessiteront également d'être étudiés pour favoriser l'usage du transport collectif par les passagers et la main-d'œuvre dans un contexte de croissance de l'achalandage et du nombre de liaisons internationales. Par ailleurs, Montréal appuiera l'Administration aéroportuaire dans ses initiatives visant l'amélioration de l'interface entre l'aéroport et la ville, telles que la reconstruction des débarcadères pour l'accueil des voyageurs et du stationnement étagé.

La Gare Centrale

Avec l'arrivée du REM et le développement du projet de train à grande fréquence (TGF) reliant Québec à Toronto via Montréal par le gouvernement fédéral, l'importance de la Gare Centrale comme lieu de destination ou de transit est appelée à croître. Bien reliée au métro, aux circuits d'autobus et au réseau piétonnier souterrain, la gare jouit d'une localisation exceptionnelle au cœur du centre-ville. Outre sa fonction de mobilité, elle offre une multitude de services connexes aux passagères et passagers ainsi qu'aux gens qui travaillent au centre-ville. Malgré ses atouts et son importance stratégique, la gare demeure cependant invisible à partir de la rue. Enclavée au cœur d'un vaste îlot, son entrée principale est masquée par un stationnement étagé vétuste et ses autres accès sont difficiles à identifier à partir du domaine public. Dans le contexte de la revitalisation du secteur des gares, Montréal souhaite convaincre les propriétaires du complexe immobilier surplombant la gare d'améliorer

l'intégration urbaine du site en ouvrant la gare sur la ville pour mettre en valeur cette porte d'entrée.

La Gare d'autocars de Montréal (GAM)

La Gare d'autocars de Montréal se trouve dans un environnement urbain en pleine mutation où se concentrent de nombreux enjeux sociaux. Lieu privilégié de connexion avec les régions du Québec, la gare bénéficierait d'un raccordement direct et convivial au réseau de métro situé à proximité. La Ville entend contribuer, en collaboration avec l'ARTM et le gouvernement provincial, à la réalisation de ce lien intermodal dans le cadre de son projet de requalification du site de l'ancienne gare d'autocar, adjacente à la GAM et dans laquelle se trouve un édicule secondaire pour l'accès à la station de métro Berri-UQAM.

Le Port de Montréal

Les croisiéristes qui arrivent au Grand Quai du Port de Montréal ainsi que les usagers des navettes fluviales et les utilisateurs de la marina bénéficieront prochainement des améliorations en matière d'accessibilité locale rendues possibles par la Ville et l'Administration portuaire dans le cadre de travaux qui se dérouleront sur la rue de la Commune et au Vieux-Port. Ces aménagements qui favoriseront d'abord la mobilité active amélioreront l'interface Ville-Port et l'intégration de cette infrastructure majeure dans le cœur historique de la métropole. Ces effets bénéfiques seront renforcés par l'implantation, dans un deuxième temps, d'un service de transport collectif structurant sur la rue de la Commune.



Objectif 1.6

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

- **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.**

La Ville et ses partenaires métropolitains identifient des corridors qui nécessitent d'être étudiés pour un rehaussement considérable du niveau de service en transport collectif et l'implantation de modes structurants. Montréal sollicitera conséquemment l'initiation formelle des processus de planification pour le développement du réseau structurant dans ces corridors auprès des instances appropriées dans un horizon de court terme.

- **Dans un contexte de révision de la gouvernance des grands projets d'infrastructures de transport collectif, promouvoir la mise en place par le gouvernement provincial d'un mécanisme permettant la planification en continu du développement du réseau de transport collectif structurant dans la région métropolitaine.**

De la planification à la mise en service, le développement d'un grand projet de transport collectif est un processus long et exigeant. Afin d'accélérer la cadence de réalisation de grands projets de transport collectif à Montréal et de consolider l'expertise d'équipes chevronnées, la Ville entend faire valoir la pertinence d'un mécanisme de planification pérenne, consacré au développement opportun et en continu du réseau structurant. Ce mécanisme permettra de maintenir à jour un portefeuille de projets porteurs et d'éviter des périodes de latence improductives dans le développement du réseau de transport collectif structurant susceptibles de compromettre l'atteinte des cibles métropolitaines.

- **Poursuivre les efforts en vue d'assurer la complétion des grands projets en cours de réalisation.**

La mise en service de grands projets de transport collectif est sujette à de nombreux aléas techniques, économiques et financiers. Par cette mesure, la Ville entend contribuer à la recherche de solutions permettant de surmonter les défis rencontrés en phase de réalisation des projets.

- **Requérir, auprès du gouvernement provincial, l'enclenchement de la phase de réalisation du Projet structurant de l'Est et du projet du grand Sud-Ouest, actuellement en phase de planification, ainsi que l'amorce de la planification du projet de prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro.**

Cette mesure a pour objectif de favoriser une mise en œuvre plus rapide des projets pour lesquels les besoins et la pertinence ont déjà été démontrés.

- **Exiger une participation directe de la Ville et de la STM aux processus de planification des projets majeurs d'infrastructures de transport collectif sur le territoire montréalais.**

Le développement réussi de grands projets d'infrastructures de transport collectif nécessite la concertation étroite des parties prenantes qui seront impliquées ou affectées par la mise en service de l'infrastructure. Fortes de leurs expertises respectives en aménagement du territoire et en service de réseaux de transport collectif, la Ville et la STM estiment nécessaire de participer étroitement à l'élaboration des grands projets sur le territoire montréalais pour maximiser les retombées collectives associées à leur réalisation.

- **Réaliser des analyses de mobilité et d'intégration urbaine complémentaires et ciblées en phase avec la planification urbaine.**

L'appropriation collective de projets de requalification urbaine et d'implantation d'infrastructures de transport collectif est indissociable d'une prise en compte minutieuse des enjeux de mobilité et d'intégration urbaine ainsi que des bénéfices et des retombées appréhendées sur les populations touchées. Afin d'orienter de manière constructive le développement du réseau de transport collectif structurant, la Ville entend mener des études permettant d'optimiser les grands projets de développement urbain dans une perspective de planification intégrée de l'aménagement et de la mobilité.

- **Collaborer à réévaluer périodiquement avec les opérateurs le niveau d'offre de service et l'adéquation du mode de transport utilisé sur les axes où le niveau d'achalandage est élevé.**

Cette mesure vise à identifier les corridors mûrs pour une montée en gamme du mode de transport utilisé, en termes de capacité, compte tenu de l'achalandage observé ainsi qu'à assurer une veille permettant d'ajuster l'offre de service sur les axes existants du réseau structurant en fonction de l'évolution de la demande.



Les grands projets en cours de réalisation d'ici 2030

Le Réseau express métropolitain (REM)

Le REM est un métro léger automatisé de portée métropolitaine reliant à la fois l'agglomération montréalaise à la Rive-Sud et à la Rive-Nord via Laval. Le réseau est composé de 26 stations accessibles universellement dont 13 sont situées sur le territoire de la Ville de Montréal. La mise en service du REM se fait par étapes. Le segment reliant la Gare Centrale à la Rive-Sud a été inauguré à l'été 2023. La deuxième phase, qui comprend les segments du centre de Montréal, de l'ouest de l'île et de la Rive-Nord, devrait entrer en service en 2025, à l'exception de la station Griffintown-Bernard-Landry qui sera inaugurée ultérieurement. La mise en service du dernier tronçon vers l'aéroport est, quant à elle, prévue à l'horizon 2027.

Le prolongement de la ligne bleue du métro

Le prolongement de la ligne bleue est un projet transformateur pour la mobilité dans l'Est de Montréal. Ce projet prévoit l'aménagement de cinq nouvelles stations à l'est de la station Saint-Michel jusqu'à l'arrondissement d'Anjou via Saint-Léonard, de deux terminus d'autobus et d'un tunnel piétonnier permettant la connexion avec le SRB Pie-IX. La mise en service du nouveau tronçon est planifiée pour 2030.

Le prolongement du SRB Pie-IX vers la rue Notre-Dame

Le projet de prolongement du SRB Pie-IX entre l'avenue Pierre-De Coubertin et la rue Notre-Dame Est prévoit la mise en place de 1,6 km de voies réservées bidirectionnelles permanentes au centre du boulevard Pie-IX, la mise à niveau des infrastructures municipales et le réaménagement du boulevard Pie-IX. Ce projet permettra à la population de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de bénéficier d'une infrastructure de transport collectif performante et fiable à partir de 2027, année prévue de la mise en service.

Le SRB Henri-Bourassa

Le déploiement du SRB Henri-Bourassa entre l'autoroute 15 et le boulevard Lacordaire est un projet stratégique qui s'inscrit dans la mise en place d'un corridor de mobilité durable (voir chapitre 2, objectif 1.5).

Le réseau de tramway en 2040

Le réseau de tramway constitue l'une des composantes du réseau de mobilité durable projeté par la Ville visant à permettre à la population de se déplacer par l'entremise de modes actifs et collectifs adaptés aux volumes de déplacements, aux caractéristiques des milieux de vie et à l'intensité du développement urbain planifié. Le réseau de tramway se déploie dans un ensemble de corridors pour lesquels une planification fine est requise. Celle-ci nécessite la participation des principaux partenaires de la Ville, notamment le gouvernement du Québec et l'ARTM pour confirmer à la fois l'opportunité des corridors retenus et la séquence de déploiement.

Les projets ciblés d'ici 2040 permettent d'ajouter des dessertes importantes et de maximiser les retombées pour la population et l'organisation du territoire. Les premières composantes du réseau de tramway comprennent :

Le Projet structurant de l'Est

Le Projet structurant de l'Est (PSE) constitue une initiative de grande envergure pour la desserte de l'est du territoire montréalais inscrite au Plan québécois des infrastructures (PQI) du gouvernement du Québec et dont la planification est assurée par l'ARTM. Le projet prévoit la mise en place d'un tramway desservant le territoire montréalais de Pointe-aux-Trembles à Rivière-des-Prairies via les arrondissements Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Rosemont-La Petite-Patrie, Saint-Léonard et Montréal-Nord, en empruntant notamment les axes de la rue Sherbrooke, du boulevard Lacordaire et du boulevard Maurice-Duplessis. Ce projet majeur qui bénéficiera de connexions intermodales avec les lignes verte et bleue du métro représente un levier fondamental pour la revitalisation de l'Est de Montréal et une occasion d'accroître l'accessibilité d'institutions clés du territoire telles que l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et le cégep Marie-Victorin, et de grands parcs donnant accès aux rives, notamment le Grand parc de l'Est et le parc-nature du Ruisseau-De Montigny.



Le grand Sud-Ouest

Le grand Sud-Ouest constitue un territoire enclavé et fracturé par de nombreuses barrières anthropiques et naturelles où se concentre un important bassin de population. Malgré la présence de caractéristiques urbaines propices à la présence de réseaux de transport structurants, une large portion du territoire en demeure actuellement dépourvue. Le projet du grand Sud-Ouest, lequel est également inscrit au Plan québécois des infrastructures (PQI), vise à remédier à cette iniquité par l'implantation d'un tramway. Cette infrastructure assurera à terme un lien efficace vers le centre-ville en plus d'améliorer considérablement la desserte interne du secteur et la connexion au réseau du métro. Le projet prend en considération la requalification urbaine de plusieurs secteurs, notamment Lachine-Est et LaSalle-Ouest qui verront la mise en marché d'une quantité appréciable de nouveaux logements, ainsi que les conditions d'accès au pôle d'emploi bordant le canal Lachine, au cégep André-Laurendeau, au pôle commercial Angrignon et au parc du même nom.

La trame centrale

La trame centrale représente la clé de voûte du réseau de tramway. Elle permet de relier le Projet structurant de l'Est et le grand Sud-Ouest en un seul et même réseau, complétant ainsi l'ossature de base du réseau de transport collectif structurant de niveau intermédiaire.

- **Saint-Jacques/René-Lévesque/Notre-Dame**

Ce corridor relie le grand Sud-Ouest, le centre-ville et l'Est de Montréal en traversant plusieurs quartiers voués à une transformation urbaine ou à une intensification importante des activités au cours des prochaines années. L'implantation d'un tramway dans ce corridor contribuerait à soutenir la requalification de la rue Saint-Jacques à Notre-Dame-de-Grâce de même que le secteur des Faubourgs et les abords du pont Jacques-Cartier dans Ville-Marie où des milliers de nouveaux résidents et d'emplois ainsi que de grands projets commerciaux sont attendus. Il permettrait également de revaloriser le boulevard René-Lévesque en dotant ce lien emblématique du centre-ville d'une offre de service attractive et complémentaire aux axes du réseau de métro tout en facilitant l'accès au centre des affaires, au CHUM et au campus de l'UQAM.

Le prolongement de ce corridor vers l'est répondrait par ailleurs à la volonté de réaménager la rue Notre-Dame, une action prioritaire ciblée dans la Déclaration du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour revitaliser l'Est de Montréal. L'implantation du tramway dans ce secteur offrirait une solution de mobilité performante aux populations de l'Est de Montréal qui se dirigent vers le centre-ville ou vers la zone portuaire en permettant un maillage efficace avec le PSE, le SRB Pie-IX et le réseau de métro. Ce projet garantirait également un meilleur accès de la population locale au transport collectif structurant dans un secteur où les besoins sont prioritaires en raison du faible niveau d'accessibilité au transport collectif et des caractéristiques socioéconomiques prévalentes.

Ce corridor est prioritaire pour la réalisation d'un réseau de tramway intégré car il permet de mailler l'ensemble des composantes de la trame centrale. Advenant la réalisation simultanée du projet GSO et du projet Jean-talon Ouest/Cavendish, il servirait de trait d'union de la trame centrale en permettant au matériel roulant de ces trois branches du



réseau de partager le même centre d'exploitation et d'entretien et d'être affecté à l'une ou l'autre des lignes mises en place.

- **Jean-Talon Ouest/Cavendish**

Les corridors Jean-Talon et Cavendish ont le potentiel d'accueillir une nouvelle desserte structurante en transport collectif pour soutenir les opportunités de requalification urbaine à leurs abords, en particulier celle des secteurs Namur-Hippodrome et du Triangle en favorisant le désenclavement de ce secteur de la ville et la construction de nombreux logements abordables. L'implantation d'un tramway sur Jean-Talon Ouest permettrait de boucler, dans sa portion nord, le quadrilatère central formé avec les axes Côte-des-Neiges, du Parc et René-Lévesque. Quant au boulevard Cavendish, il assurerait la création d'un axe nord-sud fort à l'ouest de la ligne orange du métro pour améliorer la desserte du quartier densément peuplé de Notre-Dame-de-Grâce, offrir une alternative de déplacement nord-sud en transport collectif et, dans une étape ultérieure, l'accès au pôle d'emploi de Saint-Laurent, au pôle commercial Place Vertu et au secteur Royalmount en développement.

- **Côte-des-Neiges/Du Parc**

Les corridors du Parc et Côte-des-Neiges constituent les composantes nord-sud du quadrilatère central du réseau de tramway. Ils permettent de relier des quartiers densément peuplés aux pôles d'emploi du centre-ville, du Mile-End, du Mile-Ex, du campus MIL, du Quartier des spectacles ainsi qu'aux centres hospitaliers avoisinant l'Université de Montréal tout en offrant, de part et d'autre, un accès direct au parc emblématique du mont Royal. Ces deux axes qui sont actuellement desservis par des autobus articulés circulant sur des voies réservées avec une fréquence de service élevée représentent des environnements urbains idéaux pour l'implantation de tramways. Ces circuits offrent également une belle complémentarité aux réseaux de métro et du REM.

Le corridor riverain historique

- **Peel/De la Commune**

La requalification du secteur des Faubourgs et le réaménagement de la rue de la Commune selon une approche de corridor de mobilité durable représentent une opportunité unique de desservir le corridor historique

riverain et le territoire emblématique du Vieux-Montréal par une solution de transport collectif concurrentielle à l'automobile et complémentaire à la mise en place d'infrastructures de mobilité actives utilitaires et attrayantes. Le raccordement de cet axe à la rue Notre-Dame permettrait de faciliter les déplacements vers ou en provenance de l'est et d'assurer le maillage aux autres réseaux structurants de la métropole. À l'extrémité ouest, le parcours empruntant les rues Peel, Notre-Dame et Guy permettrait de raccorder ce corridor à la trame centrale du réseau tout en offrant une desserte efficace des secteurs de Griffintown et du campus de l'ÉTS.

Le raccordement des secteurs nord et sud de la falaise Saint-Jacques

La falaise Saint-Jacques constitue une barrière naturelle entre le territoire du grand Sud-Ouest et l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce dont l'effet est amplifié par la présence de voies ferroviaires, de l'autoroute 20 et du canal de Lachine. Ces contraintes naturelles et anthropiques ont pour conséquence de restreindre fortement la mobilité et les échanges entre les secteurs situés au nord et au sud de la falaise, en raison de la rareté des liens existants, notamment en transport collectif et actif. Elles ont également pour effet de favoriser le recours à l'automobile et l'usage des autoroutes A-13 et A-15 pour des déplacements locaux nord-sud, alimentant ainsi la congestion routière sur des infrastructures initialement conçues pour des déplacements interurbains.

L'établissement d'une desserte performante en transport collectif et d'un lien actif entre le nord et le sud de la falaise vise conséquemment à accroître la connectivité et les interactions économiques et sociales entre deux grands secteurs de la Ville densément peuplés. L'implantation d'un tramway permet d'anticiper une amélioration des temps de déplacements et de l'accessibilité aux opportunités pour les populations locales par un maillage efficace aux réseaux existants et projetés.



Le réseau de tramway en 2050

L'étape subséquente de développement du réseau de tramway vise à poursuivre le déploiement progressif de ce mode structurant de niveau intermédiaire pour rehausser le niveau de service dans les corridors où des besoins prioritaires sont identifiés. Le réseau projeté de tramway en 2050 intègre les composantes suivantes :

Les corridors stratégiques pour le renforcement de l'équité territoriale

• Le boulevard de l'Acadie

Le boulevard de l'Acadie est un corridor de mobilité névralgique pour les déplacements nord-sud entre les branches est et ouest de la ligne orange du métro. La mise en place d'un tramway dans ce corridor pourrait permettre des connexions avec plusieurs composantes actuelles et projetées du réseau structurant ainsi qu'un raccordement à l'une des futures stations de la branche ouest de la ligne orange par la rue Salaberry. Tout au long de ce corridor, des zones importantes de besoins sont identifiées en lien avec la forte densité résidentielle, la vulnérabilité socioéconomique élevée des ménages ainsi que l'accessibilité limitée à l'emploi et au cégep de Bois-de-Boulogne en transport collectif. L'intensification élevée des activités dans le secteur du pôle commercial du Marché central laisse par ailleurs entrevoir des besoins de mobilité accrus dans le futur dans un territoire actuellement enclavé par des voies ferroviaires et difficile d'accès en transport collectif.

• Le boulevard Saint-Michel

Le boulevard Saint-Michel est l'un des axes les plus achalandés du réseau de surface montréalais. Celui-ci étant desservi par des autobus articulés qui circulent en voies réservées à un niveau de fréquence élevé, la demande sur cet axe plaide pour une montée en puissance de la capacité et du niveau de service. L'implantation d'un tramway permettrait d'améliorer l'offre de service et le niveau d'accessibilité au transport collectif, notamment sur une majeure partie du corridor au nord de l'A-40 où des besoins prioritaires sont identifiés en raison des niveaux élevés de densité et de vulnérabilité des populations résidentes. Dans ce secteur, la performance du service sur l'axe Saint-Michel est déterminante en matière d'accessibilité, la mobilité étant fortement conditionnée par la présence de la carrière Francon

et du parc Frédéric-Back qui canalisent les déplacements dans des mouvements nord-sud. L'implantation d'un tramway dans cet axe serait complémentaire au réseau de métro et contribuerait à la décongestion de la branche est de la ligne orange.

• La rue Hochelaga

La rue Hochelaga est un axe privilégié pour les mouvements est-ouest au cœur des quartiers de Longue-Pointe et Tétreaultville où les besoins pour le développement d'un mode de transport collectif structurant sont nettement identifiés, notamment en raison des caractéristiques socioéconomiques de la population résidente, mais également de l'accès limité à l'emploi et au transport collectif. Le déploiement d'un tramway dans cet axe permettrait de bonifier substantiellement l'accessibilité au transport collectif dans ce secteur en plus d'assurer une connexion au Projet structurant de l'Est à l'extrémité est du territoire. Il contribuerait également à rallier efficacement les autres composantes du réseau structurant dans sa portion ouest ainsi que les secteurs du Parc olympique et de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont tout en favorisant une requalification du secteur de Longue-Pointe.

Les quartiers centraux et les pôles institutionnels

• Côte-Sainte-Catherine/Saint-Joseph/Rosemont

Les boulevards Rosemont et Saint-Joseph ainsi que le chemin de la Côte-Sainte-Catherine assurent des déplacements est-ouest au sein de quartiers parmi les plus denses de la Ville. En plus d'améliorer l'accessibilité de grands bassins de populations au transport collectif, l'implantation d'un tramway dans ce corridor permettrait de rejoindre plus aisément de grandes institutions d'enseignement supérieur et de santé montréalaises en reliant, d'ouest en est, le pôle institutionnel entourant l'Université de Montréal, le CHU Sainte-Justine et l'Hôpital général juif au Collège de Rosemont et à l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont.

Les lignes est-ouest à haut débit du nord de l'île

• Henri-Bourassa et Sauvé – Côte-Vertu

Avec la croissance des déplacements et la complexification des chaînes de déplacements, les besoins de mobilité s'accroissent sur des axes périphériques au centre de la ville et plaident en faveur d'un renforcement de l'offre de service sur des lignes tangentielles,



c'est-à-dire permettant de relier entre eux des secteurs excentrés sans traverser le centre de l'île. Les corridors Henri-Bourassa et Sauvé-Côte-Vertu qui sont névralgiques pour les déplacements est-ouest dans le nord de l'île affichent des niveaux d'achalandage très élevés des différents services de transport collectif actuellement déployés. Bien que certaines portions de ces boulevards aient été récemment rehaussées par l'introduction d'un service rapide par bus ou soient en voie de l'être, d'autres tronçons demeurent desservis par des lignes du réseau régulier. L'ajout de services structurants sur ces axes permettrait d'accroître la capacité, d'améliorer le maillage avec le réseau structurant existant et projeté ainsi que de renforcer la desserte du pôle d'emploi Saint-Laurent, du pôle commercial Place Vertu, d'institutions d'enseignement ainsi que de nombreux quartiers populeux présentant une forte vulnérabilité socioéconomique. L'implantation de tramways dans ces corridors s'inscrirait également en complémentarité au service offert par le réseau de métro.

Le pôle économique de l'ouest

- **Côte-de-Liesse et Cavendish**

L'axe Côte-de-Liesse est actuellement une autoroute bordée par des voies de service donnant accès aux bâtiments industriels et aux entreprises manufacturières et de services qui bénéficient d'une localisation préférentielle aux abords de l'aéroport et des gares de triage ferroviaire. La vision à long terme de la Ville pour cet axe est de transformer un corridor autoroutier en un boulevard urbain pouvant maximiser son potentiel de développement économique et son accessibilité par des modes durables. Ce service rejoindrait le boulevard Cavendish pour permettre à un maximum de travailleuses et de travailleurs d'utiliser le transport collectif pour atteindre la zone d'emplois située le long du corridor.

Le tronçon Cavendish viendrait faciliter l'accès à la portion nord du pôle d'emploi de Saint-Laurent et maximiser le potentiel de ce nouveau corridor connecté à son tronçon sud en permettant de relier les secteurs résidentiels et commerciaux de l'ouest de l'arrondissement Saint-Laurent aux futurs quartiers Royalmount, Namur-Hippodrome et aux quartiers plus au sud. Ce service fera la jonction avec le REM à la gare Bois-Franc. Éventuellement, il pourrait également être connecté au terminus Dorval permettant des interconnexions avec le GSO et les services interurbains offerts par Exo et VIA Rail.



Développement projeté du réseau de tramway



Développement projeté

- Réseau de tramway en 2040
- Réseau de tramway en 2050

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

Carte 7-1 Développement projeté du réseau de tramway



Le déploiement de systèmes rapides par bus (SRB) d'ici 2040

Dans la foulée de l'implantation de premières infrastructures de SRB, notamment sur les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa, la Ville anticipe le déploiement à plus grande échelle d'un réseau de capacité intermédiaire efficace, en particulier pour la desserte du nord-est de la métropole. Les principales composantes de ce réseau sont envisagées dans les corridors suivants :

Armand-Bombardier/Ray-Lawson/Roi-René

Le corridor Armand-Bombardier/Ray Lawson/Roi-René constitue l'un des rares liens nord-sud permettant le franchissement de l'A-40 à l'est de l'A-25. L'implantation d'un mode structurant dans ce corridor offrirait une option de mobilité performante pour les déplacements nord-sud et un maillage avec le Projet structurant de l'Est et la ligne bleue du métro. Elle permettrait de relier les quartiers résidentiels denses de Mercier-Est, d'Anjou et de Rivière-des-Prairies tout en desservant le pôle d'emplois d'Anjou.

Boulevard de Pierrefonds

Le déploiement d'un système rapide par bus sur le boulevard de Pierrefonds permettrait de compléter efficacement la desserte des populations habitant au nord-ouest de Montréal en assurant la connexion avec le REM à la station Pierrefonds-Roxboro, mais également d'offrir un accès privilégié au Grand parc de l'Ouest à l'ensemble de la population montréalaise. Par ailleurs, il faciliterait également plus largement les déplacements dans l'ouest de l'île en permettant des connexions aux boulevards des Sources, Saint-Jean et Saint-Charles où l'ARTM anticipe à terme un renforcement de l'offre de service sur ces corridors nord-sud.

Papineau

L'avenue Papineau est un axe nord-sud névralgique du centre de l'île. Le renforcement de l'offre de service sur cet axe permettra de réduire la pression sur la ligne orange du métro, d'optimiser le maillage avec les autres réseaux, de soutenir le développement du secteur Des Faubourgs et d'améliorer l'accessibilité des quartiers du centre-nord de la Ville.

Corridor est-ouest Saint-Léonard-Anjou

Les territoires des arrondissements Saint-Léonard et Anjou, situés au nord de l'autoroute métropolitaine, sont ceinturés par d'importantes barrières anthropiques. Du côté de Saint-Léonard, de vastes zones de besoins sont identifiées pour le développement du réseau structurant en raison du faible niveau d'accessibilité aux réseaux de transport collectif et aux ressources urbaines ainsi qu'à la présence de secteurs de forte vulnérabilité socioéconomique. Alors que le prolongement de la ligne bleue offrira une solution performante pour les déplacements est-ouest au sud de l'A-40 et que le Projet structurant de l'Est faciliterait les mouvements nord-sud, la desserte des zones de besoins identifiées dans ce secteur demeure négligée par ces deux projets d'infrastructures. Du côté d'Anjou se trouve l'un des plus importants pôles d'emploi montréalais, mais également l'un des plus difficiles d'accès pour la main-d'œuvre. Afin d'accroître l'accessibilité du secteur, la Ville estime pertinent de développer un service est-ouest par SRB reliant ces deux arrondissements et permettant un maillage aux corridors existants et projetés du réseau structurant tout en tenant compte de la configuration particulière de la trame urbaine du secteur.

Saint-Jean-Baptiste et Maurice-Duplessis

Suivant les efforts de requalification et de développement du secteur industriel de la Pointe-de-l'Est, la mise en place d'un service d'autobus performant entre les quartiers Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles offrira aux résidentes et résidents des deux quartiers la possibilité de se déplacer vers de nouveaux secteurs d'emplois qui auront été créés au centre de ce territoire. Le boulevard Maurice-Duplessis qui traverse la partie centrale et résidentielle du quartier Rivière-des-Prairies est un corridor où un service d'autobus performant permettra un lien vers la partie nord du service structurant de l'Est.



Développement projeté du réseau de service rapide par bus



Développement projeté

- Réseau de service rapide par bus en 2040

Réseau existant

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

Réseau en réalisation

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



Le développement futur du réseau de métro

Le métro constitue la pièce maîtresse du réseau de transport collectif structurant. Afin de consolider et d'accroître l'attractivité et les bénéfices du transport collectif, la Ville estime qu'un développement ciblé de ce réseau doit être planifié et réalisé de manière continue sur le territoire montréalais. Les projets identifiés pour l'extension du métro visent en priorité à assurer la desserte optimale de secteurs denses, propices à l'implantation d'un mode lourd. Ils visent également à renforcer le maillage avec les autres composantes actuelles et projetées du réseau de transport collectif pour maximiser l'utilisation de l'infrastructure existante et soutenir une transformation importante des habitudes de déplacements.

L'extension du réseau d'ici 2040

• Le prolongement de la branche ouest de la ligne orange

Le prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro est un projet prioritaire pour la mobilité des personnes, non seulement à l'échelle montréalaise, mais également métropolitaine. Le tunnel sous le mont Royal, au sein duquel circuleront à terme trois branches du REM, place ce dernier à haut risque dans l'éventualité d'une interruption de services. La redondance découlant d'un lien avec la branche ouest de la ligne orange à la hauteur de la station Bois-Franc permettrait de renforcer la résilience du réseau en atténuant les conséquences sur la mobilité en cas d'incident. Cette connexion intermodale avec le REM diminuerait également la pression sur le réseau routier déjà surchargé dans l'échangeur Décarie en lien avec la construction du projet Royalmount, ainsi qu'aux terminus Côte-Vertu et Du Collège tout en offrant une alternative supplémentaire de mobilité aux usagères et usagers.

L'ajout de trois stations permettant de rejoindre le secteur de l'hôpital du Sacré-Cœur depuis la station terminale Côte-Vertu est aujourd'hui plus que nécessaire dans le contexte d'effervescence immobilière qui prévaut tout au long de ce corridor allant du secteur Namur-Hippodrome jusqu'à Cartierville. Ce projet viendra soutenir une intensification projetée élevée des activités urbaines tout en répondant aux besoins actuels de mobilité d'une population nombreuse et vulnérable dans un secteur où l'accessibilité au transport collectif est actuellement limitée.

La vision du réseau en 2050

• La ligne rose

Ce projet phare pour la mobilité de la population montréalaise vise à relier le nord-est de la métropole au centre-ville en traversant des secteurs de forte densité résidentielle ayant une accessibilité moindre aux réseaux de transport collectif malgré leur localisation centrale. Le choix d'un tracé en diagonale permet d'anticiper des temps de déplacements très compétitifs à l'automobile tout en offrant des opportunités de maillage multiples avec des composantes du réseau de transport collectif structurant existant, en réalisation et projeté.

• Le prolongement de la ligne bleue vers l'ouest

Le corridor localisé dans l'axe de la ligne bleue du métro traverse un secteur dense du quartier Notre-Dame-de-Grâce où l'on recense plusieurs îlots avec une forte vulnérabilité socioéconomique. Le prolongement de la ligne bleue contribuerait à répondre aux besoins de mobilité des populations du quartier pour des mouvements est-ouest, de mieux desservir le campus Loyola de l'Université Concordia et de favoriser un maillage efficace avec l'axe Cavendish et le réseau de trains de banlieue via la station Montréal-Ouest où circulent trois lignes de train. Avec une station terminale à Saint-Pierre, il permettrait de réduire l'effet d'enclavement lié à la présence de l'échangeur Saint-Pierre, de l'autoroute 20 et de l'emprise ferroviaire ainsi que d'améliorer l'accessibilité au transport collectif d'un quartier affichant un niveau de vulnérabilité socioéconomique élevé.

Les développements ultérieurs

• L'extension de la ligne bleue vers l'est

L'ajout d'une station à la ligne bleue dans l'axe du boulevard Châteaufort permettrait de compléter le maillage du réseau structurant, en rejoignant le SRB projeté sur Roi-René et de désenclaver l'arrondissement d'Anjou pour les mouvements est-ouest en reliant directement le cœur du quartier où se concentrent les besoins de mobilité. Dans le cadre de cette extension, la possibilité d'un raccordement à la ligne verte à plus long terme devrait être prévue de manière à favoriser une distribution optimale des déplacements provenant de l'est de l'île et se destinant vers le centre et le nord de la métropole.



Développement projeté du réseau de métro



Développement projeté

Réseau en 2040

— Prolongement de la branche ouest de la ligne orange

Réseau en 2050

— Prolongement de la ligne bleue vers l'Ouest

— Ligne Rose

Réseaux existants

Réseau de métro

— Ligne bleue

— Ligne jaune

— Ligne orange

— Ligne verte

— Réseau express métropolitain

— Service rapide par bus

— Train de banlieue

Réseau en réalisation

— Extension de la ligne bleue vers l'est

— Réseau express métropolitain

— Service rapide par bus



Orientation 2

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

Objectif 2.1

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

- **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.**

Le mécanisme d'actualisation vise à permettre d'évaluer l'opportunité de rehausser le niveau d'intensification urbaine identifié à la Carte 2-10 – Niveaux d'intensification urbaine dans un secteur visé par le déploiement du réseau de transport collectif.

- **Identifier et caractériser les secteurs desservis³ par le réseau de transport collectif structurant dont le zonage est de type unifamilial exclusif (zonage autorisant uniquement les bâtiments d'un seul logement).**

L'objectif vise à évaluer le potentiel d'intensification urbaine dans ces secteurs ainsi qu'à identifier les opportunités d'autoriser d'autres typologies résidentielles qui optimisent la proximité du réseau de transport collectif.

Objectif 2.2

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

- **Encourager l'adoption de planification détaillée, concertée, dans les secteurs d'intensification élevée.**

Cette mesure vise à encourager l'élaboration d'une planification détaillée en vue d'adopter les outils urbanistiques ou réglementaires adaptés (PPU, PAE, plan directeur, plan de développement urbain, économique et social, etc.) dans les secteurs d'intensification élevée visés par des transformations urbaines d'envergure.

- **Assurer la compatibilité des dispositions réglementaires de part et d'autre des limites d'arrondissement.**

Cette mesure vise à assurer la collaboration entre les arrondissements limitrophes afin de garantir la compatibilité et la prise en compte des effets des niveaux d'intensification et des projets qui en découlent aux limites d'arrondissements.

- **Élaborer un guide d'aménagement et de conception urbaine pour les projets et les interventions touchant l'évolution du cadre bâti dans les secteurs d'intensification urbaine douce, intermédiaire et élevée, en lien avec la Trousse qualité du Bureau du design.**

Ce guide doit établir les lignes directrices d'aménagement afin d'aider les professionnels de la Ville et l'ensemble des parties prenantes en immobilier à atteindre les objectifs ciblés dans le PUM en matière d'intensification de l'occupation du territoire en lien avec la forme urbaine, les caractéristiques des milieux d'insertion et l'approche par cobénéfices.

³ Un secteur est considéré comme desservi lorsqu'il est situé dans l'aire d'influence de 900 mètres du point d'accès au réseau de transport collectif structurant. La distance de 900 mètres correspond à une distance marchable de 15 minutes (soit une distance réseau et non une distance à vol d'oiseau) effectuée à une vitesse moyenne de 3,6 km/h.



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

- **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.**

Cette planification concertée doit notamment s'appuyer sur un outil permettant d'articuler les besoins existants et projetés en matière d'équipements collectifs, de parcs et d'espaces verts avec l'augmentation anticipée de la population. Cet outil doit permettre d'assurer une plus grande prévisibilité dans la planification des équipements et des services à la population et de faire le lien avec les secteurs en déficit ou avec une desserte incomplète.

- **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.**
- **Modifier les outils réglementaires permettant de maximiser les cobénéfices en lien avec l'approche d'intensification urbaine.**

Les modifications visent principalement :

- le 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, sur le territoire de la Ville de Montréal (17-055) : l'objectif vise à modifier les conditions d'application du règlement afin de maximiser les bénéfices en termes de verdissement et d'aménagement de parcs sur site en lien avec le potentiel constructif des secteurs d'intensification intermédiaire et élevé;

- le Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux (08-013) relevant de la compétence du conseil municipal : la modification doit permettre de bonifier l'offre d'équipements collectifs dans les secteurs d'intensification élevée et dans les secteurs vulnérables d'intervention prioritaire afin de répondre aux besoins additionnels générés par l'accroissement du nombre de ménages.

- **Développer un outil permettant d'évaluer les effets combinés des différentes exigences financières lors de la réalisation de projets.**

Cet outil doit faciliter la compréhension globale des enjeux reliés aux charges, contributions ou redevances combinées résultant des différentes exigences et règlements lors de montage de projet.



Orientation 3

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

Objectif 3.1

Accroître l'offre de logements et sa diversité

- **Multiplier les efforts pour la réalisation de projets hors marché, notamment sociaux.**

Cette mesure vise principalement la participation à des contributions directes, en participant au Fonds du logement social métropolitain et en mettant les terrains municipaux à disposition.

- **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.**

Des exigences additionnelles en matière de logement hors marché dans les secteurs où l'adoption du PUM a pour effet d'augmenter le potentiel constructible résidentiel seront entre autres prévues.

- **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.**
- **Renforcer les représentations auprès des différents paliers de gouvernement pour un financement adéquat du logement hors marché et notamment social, et ce, à la hauteur des besoins montréalais.**

Cette mesure vise à faire des représentations auprès des différents paliers gouvernementaux afin d'exposer les particularités montréalaises et d'obtenir les financements adéquats en vue d'atteindre les objectifs en matière d'habitation.

Objectif 3.2

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

- **Développer des modes de financement adaptés pour les paramunicipales et OBNL.**

Cette mesure vise à soutenir la réalisation de projets hors marché, soit par la construction ou l'acquisition d'immeubles existants.

- **Déployer les outils disponibles pour l'acquisition, la conservation et la cession d'immeubles à des fins de réalisation de logements hors marché.**

Cette mesure vise à soutenir la sauvegarde et le développement de logements abordables pérennes en constituant et en gérant sainement un patrimoine foncier et immobilier, grâce notamment à une banque d'immeubles et sa mise en valeur dans le cadre de l'exercice du droit de préemption. Pour atteindre cet objectif, la Ville s'appuie notamment sur la capacité de ses sociétés paramunicipales et des organismes communautaires à développer de nouveaux projets et à accroître leurs actifs immobiliers.

- **Renforcer le rôle de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) dans sa mission et ses outils, afin de soutenir l'abordabilité de l'habitation.**

Cette mesure vise à lui permettre d'accroître son rôle comme acteur de premier plan pour l'acquisition et la construction de logements hors marché.

- **Élaborer une stratégie d'habitation avec et pour les populations autochtones.**

Ce document stratégique doit contribuer à l'atteinte des objectifs en matière d'habitation des populations autochtones. Outre la reconnaissance des savoir-faire et des valeurs autochtones, ce document doit miser notamment sur l'élaboration d'une stratégie foncière et un suivi des besoins en lien avec l'amélioration de l'offre existante.

- **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.**

Cette mesure vise à répondre à des besoins de logements diversifiés. Le processus doit miser sur l'instauration de mesures favorisant l'engagement et l'implication des populations visées (ex. gouvernance partagée).



Objectif 3.3

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

- **Adopter des dispositions réglementaires et des outils ayant pour effet de limiter les transformations de logements susceptibles de contribuer à l'éviction des locataires.**

Cette mesure vise principalement à limiter les divisions ou subdivisions de logements ainsi que le changement d'un usage résidentiel à un usage non résidentiel.

- **Bonifier le règlement sur l'occupation et l'entretien des bâtiments.**

Cette mesure vise à mieux encadrer l'occupation et l'entretien des bâtiments notamment en ce qui a trait à la vacance des bâtiments (ex. redevance à la vacance).

- **Mettre en œuvre une stratégie proactive d'inspection pour favoriser l'accès à des logements sains, sécuritaires et hors marché.**

Cette mesure vise à assurer le respect des normes en matière de salubrité résidentielle et l'entretien préventif des bâtiments.

- **Mettre en œuvre un programme d'aide à la rénovation d'immeubles locatifs abordables.**

Cette mesure vise à préserver la qualité des logements existants, en mettant l'accent sur les logements détenus par des coopératives et OBNL.

Objectif 3.4

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

- **Élaborer un outil de référence en matière de conception et de construction résidentielle en lien avec la Trousse qualité du Bureau du design.**

Cette mesure vise à élaborer un référentiel illustrant les bonnes pratiques et proposant des recommandations en matière de qualité du logement neuf et ce, afin de répondre à la diversité des besoins et de s'y adapter. L'outil devrait également intégrer la notion d'adaptabilité et de réversibilité du logement⁴. Ceci permettra d'outiller les arrondissements mais également les autres acteurs du milieu résidentiel dans leur réflexion sur l'évolution des manières d'envisager et de construire les logements.

- **Intégrer des dispositions au règlement de construction afin d'augmenter le nombre de logements universellement accessibles et adaptables.**

Cette mesure vise à intégrer des dispositions visant l'augmentation du nombre de rez-de-chaussée ayant un parcours sans obstacle ainsi que le nombre de logements adaptables selon les besoins de ses occupants. Elle vise également à favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite.

⁴ L'adaptabilité et la réversibilité peuvent être atteintes par l'utilisation de techniques constructives adaptées qui renforcent la flexibilité du logement, un mode de construction qui permet une évolutivité de la taille du logement après sa livraison (évolutivité des pièces, de leur distribution, etc.). Il peut également s'agir de considérer des solutions d'anticipation consistant à

programmer un ouvrage neuf pour qu'il puisse indifféremment accueillir des logements ou des bureaux, au moyen de modifications minimales.



Orientation 4

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

Objectif 4.1

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

- **Développer des connaissances et des outils permettant d'optimiser l'utilisation des actifs existants et de faciliter l'émergence de l'économie circulaire, notamment par :**
 - la réalisation d'une analyse du contexte réglementaire en lien avec le développement de l'économie circulaire et, plus particulièrement, de symbioses industrielles;
 - la réalisation d'études sur les potentiels de synergies, de boucles circulaires et de mutualisation d'actifs dans des territoires donnés;
 - le développement d'un guide sur la mutualisation d'espaces et d'actifs à vocation économique.
- **Appuyer l'innovation et la réalisation de projets pilotes permettant l'implantation territoriale de la circularité, la mutualisation d'actifs, le développement de symbioses industrielles ou le déploiement d'autres stratégies circulaires par le biais de programmes gouvernementaux existants.**

Par cette mesure, la Ville entend soutenir un projet d'économie circulaire rassemblant des entreprises et des organisations dans un secteur géographique circonscrit et faciliter le développement de nouvelles collaborations économiques d'acteurs locaux.

- **Adapter la réglementation applicable dans les secteurs à caractère industriel, de manière à favoriser la réalisation d'aménagements durables.**

Les stratégies de modifications réglementaires visent principalement à :

- optimiser la configuration des lots industriels, notamment via la réglementation sur le lotissement, afin de maximiser l'utilisation du sol et diversifier l'offre de sites industriels;
- optimiser le stationnement de véhicules privés en permettant l'aménagement d'aires de stationnement souterraines ou étagées; en permettant l'aménagement d'une aire de stationnement à l'extérieur du terrain de l'usage desservi; en favorisant la mutualisation d'aires de stationnement entre plusieurs propriétaires, le tout, via les dispositions relatives au stationnement;
- lever les contraintes au développement des infrastructures publiques dans les secteurs à caractère industriel, via la révision du Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux (08-013). La Ville souhaite élargir la portée du règlement aux projets industriels afin de permettre le financement, par entente de développement, des infrastructures nécessaires à la viabilisation des terrains industriels;
- renforcer la protection des rives et des cours d'eau intérieurs adjacents à des terrains à caractère industriels par des mesures appropriées aux contextes d'interventions afin de limiter la propagation de contaminants vers les milieux naturels. Ces mesures pourraient notamment inclure des plantations en bandes riveraines et des mesures de prétraitement des eaux pluviales.

- **Adapter la réglementation applicable dans les secteurs à caractère industriel, de manière à favoriser la transition vers une économie verte et circulaire.**

Les stratégies de modifications réglementaires visent principalement à :

- distinguer les activités de recyclage dans la réglementation d'urbanisme et les autoriser dans les zones propices à leur déploiement. Cette mesure vise à faciliter l'insertion et la réalisation d'activités de recyclage à petite et moyenne échelle;
- prévoir des espaces permettant l'implantation future de centres de revalorisation de sous-produits ou de résidus;
- autoriser les usages intensifs d'agriculture urbaine dans les secteurs à caractère industriel, tels que des fermes verticales, afin de favoriser les projets innovants de nature commerciale contribuant au renforcement de la production locale et au raccourcissement de certaines chaînes d'approvisionnements.



- **Soutenir le développement de l'économie circulaire et la diversification des activités économiques en :**

- appuyant les organismes d'intermédiation tels que Synergie Montréal et Montréal Circulaire pour l'animation, le partage d'expertises et le renforcement d'un nouvel écosystème d'organisations en économie circulaire;
- poursuivant le soutien aux initiatives d'économie circulaire des entreprises montréalaises par l'entremise du Fonds économie circulaire de Fondation dont la Ville est partenaire;
- maintenant les programmes existants pour la construction de bâtiments certifiés, le développement de pratiques circulaires et le réaménagement de sites industriels;
- expérimentant l'implantation d'usages transitoires visant à favoriser l'occupation d'espaces extérieurs ou de bâtiments vacants ou sous-utilisés.

- **Faire des représentations auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) pour que les programmes d'appui puissent mieux considérer les particularités des projets de production agricole en milieu urbain, notamment au chapitre de la fiscalité, du financement et des réalités environnementales.**

- **Élaborer un cadre d'intervention municipal en immobilier à vocation économique et en maîtrise foncière.**

Par cette mesure, la Ville souhaite se doter d'un outil stratégique visant à renforcer ses capacités d'action territoriale en développement économique. Ce cadre d'intervention permettra de faciliter la mise en place de conditions propices aux investissements, d'accélérer la revitalisation de certains secteurs vétustes et de mieux orienter les types d'activités économiques recherchées sur le territoire. Le renforcement de la maîtrise foncière en immobilier industriel constitue un levier économique additionnel pour la Ville. Il pourrait entre autres mener à la création de pôles d'innovation par l'articulation de divers moyens tels que l'acquisition d'immeubles à vocation industrielle, l'établissement de servitudes ou encore l'exercice d'un droit de préemption.

- **Soutenir des stratégies de spécialisation et de positionnement économique ainsi que la revalorisation des espaces industriels.**

Pour ce faire, la Ville entend améliorer l'intégration de la planification économique territoriale à la vision d'aménagement du territoire en concentrant les initiatives et les investissements dans les secteurs économiques prioritaires, notamment via la création de zones d'innovations métropolitaines (ZIM) axées dans des créneaux en phase avec la transition écologique. De plus, la Ville travaillera à la constitution d'une planification ayant pour but d'accélérer la transition écologique des terrains et des bâtiments industriels sur son territoire de concert avec ses partenaires de la Communauté métropolitaine et de l'agglomération montréalaise.

- **Poursuivre la viabilisation et la décontamination des terrains industriels.**

La Ville poursuivra ses efforts afin d'assurer la coordination et la réalisation dans les meilleurs délais des projets de décontamination et de mise à niveau des terrains, afin d'assurer notamment la mise en place des réseaux d'utilités publiques nécessaires, en concertation et avec l'appui financier des autres paliers de gouvernement et autres partenaires, incluant les entreprises.

- **Faciliter la réalisation de projets économiques et culturels temporaires ou permanents, en particulier ceux associés à la vie nocturne, afin de contribuer à la diversification des activités économiques, à la pérennisation de certains secteurs d'activités plus à risque et à l'optimisation de l'occupation d'espaces ou de bâtiments vacants ou sous-utilisés dans les secteurs à caractère industriel.**



Objectif 4.2

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

- **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.**

Par cette mesure, la Ville souhaite soutenir et rehausser l'attractivité des entreprises et des emplois localisés dans les secteurs à caractère industriel en portant une attention particulière aux pôles industriels de Saint-Laurent, de Lachine, de LaSalle, d'Anjou et de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles ainsi que des secteurs du port de Montréal, Cabot et du parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

- **Soutenir la réalisation de projets pilotes visant l'amélioration de la mobilité interne des secteurs à caractère industriel pour le transport des personnes et des marchandises notamment par l'intégration, le développement et la démonstration de nouvelles technologies en transport.**

Avec cette mesure, la Ville veut soutenir la réalisation d'initiatives innovantes et décarbonées pour optimiser :

- la desserte interne des secteurs à caractère industriel en transport collectif et par des modes de mobilité partagée. Le transport à la demande, la configuration de nouveaux circuits ou l'utilisation de véhicules automatisés pourraient notamment faire partie de projets d'expérimentation;
- les déplacements de marchandises interentreprises au sein des secteurs industriels via l'utilisation d'actifs existants ou sous-utilisés telles que d'anciennes emprises ferroviaires ou l'implantation de solutions modales ou technologiques favorisant la mutualisation d'envois dans un périmètre défini à bord de véhicules décarbonés.

- **Accompagner la révision par les arrondissements de la classification d'usages des activités industrielles afin de mieux refléter le niveau d'intensité des activités industrielles ainsi que les contraintes et les nuisances qui leur sont associées.**

Par cette mesure, la Ville vise à actualiser la catégorisation des usages en fonction de la réalité industrielle contemporaine afin d'améliorer la cohabitation et de prioriser la mise en place de mesures d'intervention appropriées, là où le contexte le requiert.

- **Assurer la préservation des zones tampons existantes et l'implantation de zones tampons adéquates pour les nouveaux développements industriels adjacents aux milieux de vie par l'établissement de normes dans la réglementation d'urbanisme.**

Cette mesure a pour but de favoriser une cohabitation harmonieuse avec les milieux sensibles situés à proximité sur la base des meilleures pratiques recensées.

- **Accompagner les arrondissements dans la bonification de la réglementation d'urbanisme afin de limiter les nuisances liées à l'implantation et à l'aménagement des espaces de chargement et d'entreposage.**

Le développement de l'économie circulaire nécessite la planification et l'aménagement d'espaces pour l'entreposage des matières à valoriser, là où le contexte le permet. Cette mesure vise à faciliter l'essor et l'acceptabilité sociale de l'économie circulaire en misant sur la mise en place de conditions optimales pour une cohabitation harmonieuse avec les milieux environnants.

- **Appuyer la création de pôles de service destinés à la main-d'œuvre dans les secteurs à caractère industriel, notamment dans le cadre de mesures transitoires, et soutenir financièrement l'implantation de commerces.**

Cette mesure vise à répondre aux besoins courants de la main-d'œuvre et des visiteurs fréquentant les quartiers industriels ainsi qu'à y diversifier les secteurs d'activités économiques représentés.



- **Réaliser des interventions visant à faciliter l'accès aux espaces verts et aux cours d'eau intérieurs présents dans les secteurs à caractère industriel ainsi qu'à les mettre en valeur.**

Par cette mesure, la Ville vise à améliorer le cadre de vie des travailleuses et des travailleurs œuvrant au sein des secteurs à caractère industriel.

- **Accompagner les promoteurs immobiliers et les arrondissements en amont de la réalisation de projets à caractère industriel pour assurer la mise en application des meilleures pratiques visant la protection des milieux naturels.**

Par cette mesure, la Ville vise à favoriser une intégration minimisant les retombées sur les milieux naturels et les risques de viabilité des projets pour les promoteurs.

- **Mettre en œuvre les principes du Cahier de bonnes pratiques pour la qualité en design et en architecture des sites industriels montréalais en accompagnant les promoteurs immobiliers et les arrondissements en amont de la construction des projets industriels et en procédant à des ajustements réglementaires en ce sens.**

Le Cahier de bonnes pratiques constitue un outil de référence pour les promoteurs. Sur cette base, la Ville développera une stratégie pour accompagner et encadrer les projets réalisés dans les secteurs à caractère industriel afin de contribuer à rendre ces secteurs plus agréables pour les personnes qui les fréquentent.

- **Sur la base d'une caractérisation du territoire montréalais, prévoir ou poursuivre la réalisation d'interventions ciblées afin d'améliorer l'accessibilité des marchandises au réseau routier supérieur et aux plateformes intermodales.**

Par cette mesure, la Ville souhaite réduire les entraves à la circulation, faciliter le transport des marchandises et réduire les nuisances environnementales pour les riverains sur les sites qui posent des enjeux particuliers en matière de circulation ou d'accessibilité des marchandises aux lieux de production, de distribution, de consommation ou aux plateformes intermodales.

- **Solliciter auprès des gouvernements provincial et fédéral la réalisation d'études d'opportunités et de faisabilité visant la mise en place de mesures préférentielles pour le transport de marchandises sur le réseau routier supérieur à proximité des plateformes intermodales et des secteurs à caractère industriel.**

- **Assurer l'encadrement et l'implantation harmonieuse de projets stratégiques et innovants en logistique à proximité des grandes infrastructures de transport de marchandises, notamment le port, l'aéroport et les gares de triage ferroviaire, en particulier par l'entremise de la réglementation d'urbanisme.**

Par cette mesure, la Ville vise à consolider les synergies économiques entre les espaces d'entreposage et de distribution et les grandes plateformes logistiques, à accroître l'efficacité des échanges commerciaux et à favoriser une diminution des distances parcourues pour le transport des marchandises tout en veillant à une cohabitation adéquate avec les populations riveraines.



Objectif 4.3

Renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité

- **Adapter la réglementation d'urbanisme pour :**

- limiter l'augmentation des superficies commerciales aux zones commerciales établies et aux secteurs d'intensification urbaine élevée, notamment via le contingentement des usages, sauf dans les cas :
 - de l'établissement de commerces d'alimentation ou de marchés publics dans les secteurs où ces types de commerce et d'installations sont faiblement accessibles en 15 minutes à pied (Carte 2-15 – Secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied);
 - de l'établissement de commerces de proximité dans des secteurs en déficit d'offre de biens courants;
 - de création ou de développement de pôles de service au sein des secteurs à caractère industriel;
- favoriser la continuité commerciale sur les artères et noyaux commerciaux de proximité;

Par cette mesure, la Ville veut éviter un éparpillement de l'offre commerciale susceptible de contribuer à la dévitalisation des artères et noyaux commerciaux établis et favoriser le maintien d'ensembles commerciaux denses et continus qui stimulent la fréquentation croisée des commerces et le magasinage par des modes actifs.

- **Planifier et encadrer l'accès des véhicules de transport de marchandises aux artères commerciales, aux ruelles adjacentes et aux aires de livraison.**

Montréal entend améliorer la planification de la fonction logistique en privilégiant une concentration temporelle des activités de livraisons et l'implantation d'aires de livraison additionnelles. Ceci afin d'améliorer la sécurité et l'ambiance pour les consommateurs ainsi que l'efficacité des activités logistiques pour les commerçants et les transporteurs.

- **Faciliter, par l'entremise d'un programme, l'implantation de commerces d'alimentation et le déploiement de marchés publics dans les secteurs où l'offre alimentaire de proximité est déficiente.**

Par cette mesure, la Ville veut encourager l'établissement de nouveaux commerces d'alimentation dans les secteurs où l'accessibilité à ce type de commerce en 15 minutes à pied est faible en portant une attention particulière aux milieux à forte vulnérabilité socioéconomique (Carte 2-15 – Secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied).

- **Encourager l'adaptation de la réglementation d'urbanisme afin de faciliter l'occupation temporaire ou transitoire de locaux vacants.**

L'inoccupation de locaux commerciaux sur une longue période peut miner l'ambiance et l'attrait d'une artère. Par cette mesure, la Ville souhaite faciliter la réalisation de projets qui permettent d'assurer la présence d'activités, en particulier sur les artères dévitalisées ou en cours de transition.

- **Adapter la réglementation afin d'encadrer la mise en place de nouveaux types d'espaces commerciaux liés au commerce électronique, à la logistique urbaine et à l'économie circulaire.**

Par cette mesure, Montréal vise à assurer l'implantation harmonieuse dans le milieu d'insertion d'espaces tels que les comptoirs de collecte, afin de stimuler le développement de l'économie circulaire et d'optimiser les déplacements de marchandises.



- **Soutenir l'attractivité des artères et noyaux commerciaux par une offre de financement ciblée permettant de :**

- Poursuivre et bonifier les programmes de soutien à la rénovation des façades et à la modernisation des locaux commerciaux.

La qualité du cadre bâti d'une artère a un effet sur l'attraction de commerçants et de la clientèle par la mise à disposition de locaux adéquats et par la création d'une ambiance agréable. La Ville continuera de soutenir les commerçants soucieux d'améliorer la qualité architecturale et le traitement des façades des bâtiments afin de renforcer l'attrait des commerces de proximité;

- Poursuivre et bonifier le Programme d'aide à l'accessibilité des commerces.

Ce programme vise à accompagner les commerçants dans la réalisation de travaux visant à rendre leur établissement conforme aux normes de conception sans obstacle et à la réglementation en vigueur en matière d'accessibilité universelle;

- Poursuivre, par l'entremise d'un programme, le soutien aux commerçants affectés par la réalisation de travaux majeurs sur les infrastructures.

La reconstruction d'infrastructures publiques sur les artères commerciales entraîne des retombées économiques non négligeables pour les commerçants locaux. La Ville entend poursuivre son appui financier à la communauté d'affaires pendant la durée des travaux;

- Poursuivre l'appui aux SDC et aux commerçants regroupés en association.

Par cette mesure, Montréal réitère son engagement à soutenir les organisations commerciales locales pour la réalisation d'activités visant à stimuler l'activité commerciale, soutenir le développement de positionnements distinctifs et assurer l'animation des artères et noyaux commerciaux.

- **Développer, en collaboration avec les arrondissements montréalais, des initiatives de réaménagement, d'animation, d'embellissement et de développement commercial des artères et noyaux commerciaux dévitalisés.**

Ceux-ci pourront être priorités pour améliorer l'ambiance et l'expérience des consommateurs et rehausser le sentiment de sécurité et le confort climatique pour les déplacements actifs.



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

- **Aux fins de redéveloppement des grands ensembles commerciaux péricentriques :**
 - prévoir des outils d'urbanisme tels que des règlements sur les Plans d'aménagement d'ensemble (PAE) ou des plans particuliers d'urbanisme (PPU);
 - prévoir la réalisation d'un guide d'aménagement détaillant les lignes directrices d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques à l'attention des arrondissements;
 - adapter la réglementation en vue d'autoriser une série d'usages complémentaires et compatibles dans les secteurs ciblés lorsque l'affectation du sol le permet.

La réglementation de zonage prévoit souvent des usages commerciaux exclusifs et des normes d'aménagement précises à la forme traditionnelle des grands ensembles commerciaux péricentriques. Une modification sera requise pour diversifier la forme et les activités urbaines dans ces secteurs, en fonction du contexte;

- adapter la réglementation d'urbanisme pour protéger la fonction commerciale et assurer la présence et la diversité des types d'établissements dans la structure commerciale montréalaise sur l'ensemble du territoire, incluant les commerces offrant des biens semi-courants et réfléchis, ceci afin d'éviter des fuites commerciales vers l'extérieur.

- **Mettre à jour les directives sur les exigences en matière d'études d'impacts sur les déplacements.**

Les grands ensembles commerciaux péricentriques sont d'importants générateurs de déplacements. Tout projet de redéveloppement doit faire l'objet d'études de mobilité et articuler une vision adaptée au contexte permettant d'encourager l'utilisation des transports collectifs, actifs et partagés tout en limitant le voiturage en solo.

- **Appuyer les arrondissements dans la réalisation d'études et d'analyses permettant de documenter les besoins projetés en matière d'équipements et de services collectifs, d'espaces publics, de logements et de commerces et d'appuyer le développement de visions d'aménagement.**
- **Soutenir des initiatives temporaires ou transitoires pour des activités logistiques et d'économie circulaire afin d'optimiser l'utilisation d'espaces vacants.**

Des locaux vacants et des espaces de stationnement sous-utilisés représentent des opportunités pour l'intégration de nouvelles fonctions aux grands ensembles commerciaux. Par cette mesure, la Ville souhaite faciliter la mise à l'essai d'activités complémentaires aux activités commerciales traditionnelles et de nouvelles solutions innovantes facilitant l'optimisation de la logistique inverse, la mutualisation d'espaces d'entreposage ou encore le réemploi et la réparation d'objets.

- **Prévoir et réaliser des aménagements urbains permettant, d'une part, de réduire au minimum les interactions entre les véhicules lourds de transport de marchandises et les usagères et usagers vulnérables aux abords des grands ensembles commerciaux et, d'autre part, de sécuriser les endroits où ces interactions sont inévitables.**

Les grands ensembles commerciaux représentent des générateurs importants de mouvements de marchandises. Afin de réduire au minimum l'exposition aux risques des usagères et usagers vulnérables, la Ville portera une attention particulière à l'aménagement des rues où le camionnage est autorisé en appliquant les principes de l'approche Vision Zéro.



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

- **Réaliser un inventaire des différentes catégories d'espaces de bureau sur le territoire de la Ville. Cette mesure vise, sur la base des meilleures pratiques recensées en matière d'occupation des espaces de bureau, à évaluer :**
 - l'offre nécessaire au maintien et à l'attractivité d'activités d'affaires, notamment d'organisations de prestige et à haute valeur ajoutée;
 - le potentiel de conversion d'espaces excédentaires pour d'autres fonctions, en particulier résidentielles, communautaires ou culturelles.
- **Encourager les entreprises et les organisations du secteur des services à se localiser dans les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée disposant d'une desserte efficace par des modes de transport durable ainsi qu'à appliquer les principes de qualité en design et en architecture lors de projets de rénovation d'espaces de bureaux.**
- **Adapter la réglementation d'urbanisme afin de permettre la présence d'activités de production complémentaires à un usage de bureau dans le but de soutenir l'implantation et le développement d'entreprises émergentes, notamment celles issues de la recherche, dans une diversité de milieux.**

- **Effectuer des représentations auprès du gouvernement du Québec afin d'accélérer la réalisation du projet d'agrandissement du Palais des congrès de manière exemplaire pour l'accueil de grands événements internationaux et en termes d'intégration urbaine.**

Par cette mesure, Montréal entend faire valoir l'importance du tourisme d'affaires et de ses retombées pour la métropole ainsi que la nécessité d'améliorer les infrastructures existantes pour maintenir l'attrait et la capacité d'attraction de la Ville dans ce créneau.

- **Mener un chantier en collaboration avec les arrondissements et les acteurs du milieu pour assurer le renouvellement des différents outils, balises et réglementations afin de favoriser la vie culturelle et économique nocturne.**
- **Développer une stratégie afin de faciliter le développement et le maintien d'ateliers d'artistes (espaces de création) sur le territoire.**

Cette stratégie devrait permettre de cibler les différentes mesures ou outils à utiliser, à optimiser ou à développer.



Orientation 5

Repartager équitablement l'espace de la rue

Objectif 5.1

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

- **Encourager les arrondissements à adopter une stratégie d'implantation de stationnement sur rue (SRRR, journaliers, horaires, etc.), notamment près des générateurs de déplacements.**

Cette mesure doit permettre de contrôler et tarifer l'ensemble des espaces de stationnement en bordure de rue en tenant compte des coûts réels d'exploitation et de la demande pour l'utilisation. Cette tarification doit permettre d'encourager une mobilité durable et prendre en compte les réalités socioéconomiques des secteurs.

- **Accélérer la réalisation d'aménagements durables permettant de couper la circulation de transit, apaiser et réduire les vitesses pratiquées dans les ruelles et les rues locales et reproduire systématiquement les meilleures pratiques.**
- **Mettre en place les conditions permettant de revoir les géométries des rues et réduire l'espace consacré à la circulation véhiculaire.**

Les normes de conception géométrique des rues sont déterminées en fonction du gabarit des véhicules lourds (véhicules d'urgence, d'entretien, de livraison et autobus, etc.). Pour revoir la géométrie des rues, il est donc indispensable de revoir les normes et donc la taille des véhicules lourds. Cette mesure implique d'effectuer des représentations auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec afin de collaborer pour la révision du cadre normatif existant et de développer des outils permettant de gérer la circulation de véhicules ayant des caractéristiques inadaptées aux milieux urbains denses.

- **Réaliser des études visant à avoir une meilleure connaissance des caractéristiques du réseau, de son utilisation actuelle et souhaitée et de son contexte, afin de pouvoir actualiser sa catégorisation et revoir la hiérarchie du réseau de voies publiques pour refléter les objectifs du PUM.**
- **Réaliser des études permettant de définir la valeur du domaine public afin, notamment, de prévoir une tarification qui prend en compte les coûts de gestion et d'entretien du stationnement.**
- **Mettre en place des outils d'aide à la décision afin de permettre de réserver en priorité les espaces de stationnement sur rue aux personnes à mobilité réduite, à la mobilité partagée, à la livraison et aux fournisseurs de services (ex. véhicules d'urgence, construction, etc.).**



Objectif 5.2

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

- **Développer le répertoire des pratiques d'aménagement de la rue en fonction des nouvelles balises de repartage de la rue et élaborer des lignes directrices de principes d'aménagement inclusifs dans une perspective ADS+.**

Le but de ce répertoire est d'harmoniser et diffuser de nouvelles pratiques d'aménagement des rues à l'ensemble des acteurs dans le domaine.

- **Élaborer un outil de caractérisation et de spatialisation de l'offre et des besoins en mobilier urbain et d'entreposage lors des opérations de collecte des matières résiduelles ainsi que des lignes directrices qui permettront d'encadrer leur implantation et limiter l'encombrement de la rue.**
- **Réviser la Politique sur le déneigement de la Ville de Montréal de façon à rehausser le niveau de service et prioriser les déplacements actifs et collectifs l'hiver et pour favoriser un déneigement plus durable pour les infrastructures urbaines.**

Actuellement, les techniques de déneigement contribuent considérablement à la dégradation des infrastructures urbaines de même qu'à abîmer un nombre très important d'arbres de rue et mobilier. Il s'agirait notamment de hiérarchiser le déneigement des voies piétonnes et cyclables indépendamment des limites des arrondissements, prioriser en prenant en compte l'ADS+, utiliser des techniques et matériaux plus écoresponsables et durables, réduire le recours au chargement de la neige.

Objectif 5.3

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

- **Poursuivre la réalisation et la promotion des guides et outils techniques sur les infrastructures vertes drainantes sur rue auprès des arrondissements et des partenaires afin de favoriser leur intégration dans les projets de réaménagement de rue.**
- **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** (Carte 2-18 - Priorisation de la plantation d'arbres).

Ces plans permettent d'identifier les espaces potentiels de plantation prêts à planter ainsi que ceux à déminéraliser et à réaménager afin d'augmenter la canopée et diversifier la forêt urbaine.

- **Créer un cadre normatif uniformisé pour l'entretien des arbres afin de favoriser des pratiques de gestion durable de la forêt urbaine montréalaise.**
- **Élaborer des lignes directrices sur le positionnement des infrastructures souterraines afin de permettre l'augmentation des plantations sur rue et des infrastructures vertes drainantes, notamment en explorant la faisabilité de galeries multiréseaux⁵ avec les partenaires.**
- **Intégrer les ruelles dans les critères d'admissibilité des programmes d'infrastructures vertes afin de disposer des moyens suffisants pour permettre la déminéralisation et le verdissement.**

⁵ Le concept de galeries multiréseaux consiste à regrouper dans une galerie commune et visitable (d'accessibilité contrôlée), utilisable par l'ensemble des opérateurs des services urbains en réseaux, les multiples conduites et canalisations servant à

transporter les divers flux urbains (électricité, gaz, téléphone, fibre optique, eau chaude, etc.). Source : Guiraud, P. (Juillet 2019) [Les galeries multiréseaux](#), Infociments



Objectif 5.4

Renforcer l'aménagement d'espace réservé à la tenue d'activités collectives

- **Sur la base des besoins et de la caractérisation de l'offre développés dans l'outil commun de connaissance et d'intervention en matière de planification des lieux de la vie collective, identifier les opportunités de repartage de la rue en faveur des activités collectives.**
- **Mener un chantier pour repenser les ruelles. Il s'agit de revoir notamment :**
 - la gouvernance, afin d'ancrer davantage les projets sur une priorisation commune : réviser les rôles et les responsabilités (services centraux, arrondissements, organismes de soutien, citoyennes et citoyens) et les conditions de déclenchement des projets;
 - l'aménagement : repenser l'aménagement et les pratiques d'entretien pour assurer la transformation pérenne et systématique des ruelles résidentielles en espaces publics soutenant la vie de quartier et la transition écologique;
 - le financement : revoir les programmes, les budgets de fonctionnement (développement de projets et entretien) et de financement aux organismes afin de lancer un programme ruelles 2.0.

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.

- **Réviser les programmes liés au domaine public, notamment le Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées, pour décliner une vision cohérente des pratiques d'aménagement temporaire sur rue notamment afin de mettre en place les rues et les zones à priorité piétonne.**

Cette mesure permet aussi d'assurer la complémentarité des installations permettant la tenue d'activités collectives.

- **Mener un chantier pour assurer la cohérence des différentes réglementations et pratiques en arrondissement en lien avec la tenue d'activités culturelles, sportives, commerciales et récréatives sur le domaine public.**



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

Objectif 6.1

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

- **Bonifier et adopter de nouveaux outils réglementaires afin de soutenir la création de lieux de la vie collective.**

Il s'agira notamment de :

- mobiliser les leviers offerts par le zonage incitatif afin de bonifier la desserte en équipements et en aménagements d'intérêt public (LAU, 145.35.2) en lien avec l'augmentation du potentiel constructif;
- évaluer la pertinence d'effectuer des bonifications réglementaires en matière de contributions à des travaux ou à des services municipaux (LAU, 145.21) afin d'augmenter et diversifier les sources de revenus pour assurer la desserte en équipements;
- bonifier le 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, sur le territoire de la Ville de Montréal (17-055) afin d'articuler les exigences de contribution aux densités projetées.

- **Renforcer les collaborations et développer des partenariats avec les différents partenaires publics, communautaires et privés pour bonifier et développer l'offre, notamment en matière d'équipements scolaires, de services de garde et d'infrastructures communautaires, avec une attention**

particulière dans les secteurs aux besoins élevés et très élevés (Carte 2-20 – Accès aux équipements collectifs et équité territoriale dans les milieux de vie), ainsi que dans les secteurs d'opportunités prioritaires, dans la perspective de l'approche Quartiers inclusifs et résilients (QIR).

L'objectif est de développer les partenariats (entente, convention, programme) et de proposer des solutions d'aménagement innovantes tenant compte des contraintes d'accès au foncier.

- **Poursuivre la mise en œuvre du Plan d'action montréalais en itinérance.**
- **Élaborer un outil commun de connaissance et d'intervention en matière de planification des lieux de la vie collective.**

Cet outil vise à identifier et à caractériser l'offre et les besoins en équipements collectifs et en espaces publics sur le territoire montréalais afin de favoriser une planification et une intervention intégrée. Les besoins doivent tenir compte des déficits actuels (secteurs aux besoins élevés et très élevés) ainsi que de l'augmentation anticipée du nombre de ménages, en particulier dans les secteurs d'opportunités prioritaires (chapitre 4).

- **Accompagner les arrondissements à se doter de plans directeurs permettant la planification intégrée des lieux de la vie collective sur leur territoire et s'appuyant sur les planifications sectorielles des services centraux.**

Cet exercice de planification intégrée doit s'appuyer sur l'outil commun de connaissance et d'intervention en matière de planification des lieux de la vie collective.

- **Accélérer la planification et la réalisation de projets de corridors pour favoriser la mise en réseau des espaces publics (ex. corridors verts, corridors de biodiversité, corridors écologiques, corridors bleus, etc.).**



Objectif 6.2

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

- **Accélérer l'adaptation des espaces publics pour renforcer leur résilience.**

Cette mesure doit notamment permettre de :

- évaluer systématiquement la faisabilité d'espaces publics résilients et favorables à la biodiversité lors de la planification et la priorisation des projets;
- réaliser une analyse cartographique des espaces publics pour identifier les zones de rétention des eaux de pluie et prioriser les interventions qui sont à mener en fonction du potentiel de rétention et/ou d'infiltration de ceux-ci;

- encourager les arrondissements à se doter de plans maîtres de plantation régulièrement mis à jour et à revoir leur portée⁶. L'élargissement de la portée de ce plan vise à introduire une priorisation en lien avec des critères de vulnérabilité et la création d'opportunités de déminéralisation pour augmenter la plantation d'arbres.

- **Favoriser l'intégration urbaine des corridors verts dans les axes indiqués sur la Carte 2-19 – Réseau des corridors verts projetés et favoriser le verdissement de leur aménagement afin de créer des ambiances propices à la découverte des espaces verts et des milieux naturels montréalais.**

⁶ Ce plan permet d'identifier les espaces potentiels de plantation et définir la stratégie de plantation dans chaque arrondissement afin d'augmenter la canopée et diversifier la forêt urbaine.



Objectif 6.3

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

- **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.**

Ces collaborations visent notamment à travailler sur l'évolution des normes de conception des lieux de la vie collective, l'ouverture à différents modes de propriété et de gouvernance ainsi qu'à développer des stratégies financières adaptées aux équipements mutualisés. Elles doivent également permettre d'élaborer des outils pour favoriser le développement de projets mixtes, mutualisés et interarrondissements.

- **Intégrer les interventions de rénovation, de mise aux normes, d'amélioration, d'opération et d'entretien des équipements collectifs et des espaces publics dans le processus de la politique municipale de gestion des actifs afin d'assurer un meilleur financement pour le maintien de l'offre actuelle.**
- **Développer des outils pour favoriser la réhabilitation des bâtiments patrimoniaux ou présentant un intérêt patrimonial à des fins de lieux de la vie collective, dans une perspective de maintien, de respect, de mise en valeur ou de réfection, le cas échéant, de leurs qualités patrimoniales.**

- **Mettre en application les outils relatifs à la qualité en design et en architecture développés par la Ville, pour une plus grande exemplarité des projets, dans le cadre de la construction ou de la rénovation des équipements collectifs municipaux et l'aménagement des espaces publics.**

Ces outils permettent aux équipes d'énoncer une vision commune et multidimensionnelle de la qualité et d'identifier les actions à mettre en œuvre pour la concrétiser.

- **Élaborer des lignes directrices en art public adaptées aux projets de planification urbaine pour favoriser une meilleure répartition des œuvres sur le territoire.**
- **Encourager les arrondissements à adapter leur réglementation afin de faciliter l'occupation transitoire dans des bâtiments inoccupés ou sur des terrains vacants, de tenure publique ou privée en développant notamment divers outils, tels qu'un règlement type ou un guide.**



Objectif 6.4

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

- **Mettre en application l'ADS+ pour l'aménagement de l'ensemble des équipements collectifs et des espaces publics.**
- **Développer des balises d'aménagements et des normes de gestion de projet permettant de mieux intégrer l'accessibilité universelle dans les espaces publics (mobilier urbain, modules récréatifs et sportifs, installations culturelles temporaires ou permanentes, etc.) et d'accélérer la réalisation de projets.**
- **Déployer des mécanismes et outils participatifs et de gouvernance partagée afin de faciliter l'appropriation citoyenne et la création de communs.**
- **Accompagner les partenaires et les communautés, notamment autochtones, afin d'identifier des espaces publics et privés qui pourraient être consacrés aux pratiques et à la transmission de savoirs selon les traditions culturelles.**

L'objectif est de favoriser et soutenir la création d'espaces culturellement significatifs pour et par les communautés.

- **Poursuivre l'appui et le soutien financier aux projets d'art public, de design, de médiation et de sensibilisation dans l'espace public portés par les designers et les artistes provenant de groupes sous-représentés ou de communautés, notamment autochtones.**
- **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.**

Ces démarches devraient être systématisées et appliquées à différents types d'intervention (grands parcs, projets en rive, projets de conservation de milieux naturels, patrimoine, toponymie, culture, etc.) par le biais de l'identification de lieux d'impact propices à l'autochtonisation (selon des valeurs d'usage, d'histoire, d'archéologie et de célébration des cultures autochtones contemporaines et traditionnelles).

- **Renforcer la participation citoyenne dans les processus de sélection et de réalisation des œuvres d'art public.**



Orientation 7

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

Objectif 7.1

Mettre en valeur les territoires et les paysages emblématiques montréalais

- **Développer des outils numériques pour le contrôle des corridors visuels et maintenir à jour les données afin de développer une gestion agile et la vérification des normes et des critères par les arrondissements et les promoteurs.**

Ces outils permettront de vérifier l'exactitude des zones encadrant les corridors visuels et simuler les projets potentiels pour une intégration harmonieuse au paysage urbain.

- **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.**

L'objectif est de prioriser la sécurité du public et des infrastructures, tout en favorisant la renaturalisation des berges ainsi qu'en améliorant les accès à l'eau.

- **Créer un canal de communication et de coordination avec les instances provinciales et fédérales afin de minimiser les délais d'approbation des travaux de stabilisation de berges proposés par la Ville de Montréal**
- **Collaborer avec les instances portuaires relativement aux interfaces et aux aménagements possibles afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre usages et usagers.**

Continuer la collaboration avec les instances portuaires afin de reconnecter le tissu urbain au fleuve en mitigeant l'incidence des infrastructures portuaires.

- **Créer de nouveaux parcours riverains à l'instar du parcours Gouin et favoriser l'aménagement d'espaces publics donnant accès physiquement ou visuellement aux cours d'eau, en reliant ceux-ci dans un circuit continu avec l'agglomération et la Trame verte et bleue de la région métropolitaine de Montréal.**
- **Développer des outils de connaissance et de diffusion des projets de restauration des berges à l'intention des partenaires municipaux et intermunicipaux.**

L'objectif est de créer un répertoire des projets réalisés à l'échelle de la Ville afin d'avoir une meilleure connaissance de l'état des berges montréalaises et des efforts de restauration consentis à l'échelle de la Ville. Ce répertoire permettra de tirer profit des retours d'expériences et de mieux planifier les besoins futurs en termes de travaux et d'investissements. Il pourrait également s'accompagner de l'élaboration d'un guide d'aménagement des berges.

- **Soutenir les initiatives qui reconnaissent l'histoire, la présence et les pratiques des communautés autochtones dans la mise en valeur des paysages emblématiques de Montréal, notamment les berges, les cours d'eau, le mont Royal et les grands parcs. Cette mesure favorise le dialogue avec les partenaires autochtones pendant tout le processus afin de développer des approches coalimentées par leurs savoirs.**
- **Par la réglementation d'urbanisme, contribuer à la protection et la mise en valeur des vues locales indiquées au Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal (rues de Terrebonne, Henri-Duhamel, Sherbrooke (dans l'est), Butler, Roper, Notre-Dame, Gilford, Roy, avenue des Pins en bordure du parc Rutherford, intersection De Ramezay et Cedar, clairière au nord de l'hôpital général).**



Objectif 7.2

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

- **Développer des outils permettant de baliser la méthodologie et le processus afin de soutenir les arrondissements dans la réalisation d'analyses de caractérisation paysagère et/ou typomorphologiques de leur territoire pouvant notamment comprendre des démarches participatives, en particulier pour les secteurs patrimoniaux.**

Ces analyses permettront d'approfondir la connaissance des éléments caractéristiques patrimoniaux et d'éléments paysagers d'intérêt et des unités de paysage en vue de développer un encadrement réglementaire plus précis et adapté aux différents secteurs.

- **Soutenir les arrondissements dans l'identification de vues locales dans leur réglementation afin que certains corridors visuels vers et depuis des éléments significatifs, bâtis ou naturels, jugés d'intérêt par un arrondissement demeurent préservés.**

Cette mesure vise à intégrer dans les PIIA les corridors visuels locaux et les repères emblématiques à l'échelle du quartier pour la mise en valeur de l'intérêt paysager et patrimonial. Dans le cadre d'une planification de portée locale, un arrondissement peut déterminer que des vues locales à préserver soient prises en compte dans l'étude de certains projets.

- **Faire connaître et mettre à jour les informations des cahiers d'évaluation du patrimoine urbain des différents arrondissements.**

Cette mesure vise à poursuivre le développement de la connaissance du patrimoine montréalais et de son évolution afin d'assurer la mise à jour des outils de planification et d'encadrement de la Ville.

- **Favoriser le développement de la qualité paysagère des rues commerciales en harmonisant les programmes et les outils avec les commerçants et les arrondissements.**

L'objectif vise à encourager le développement architectural de qualité des artères commerciales en favorisant notamment l'amélioration de l'ambiance des rues et la mise en valeur de leurs caractéristiques d'intérêt architecturales et paysagères.

- **Accompagner les arrondissements à mettre en place une démarche participative pour élaborer les parcours d'intérêt en mettant en valeur les qualités paysagères et reliant les différentes composantes identitaires du quartier (espaces publics, équipements publics, etc.).**

Cette mesure vise à encourager le développement des parcours apaisés afin d'améliorer l'aménagement du domaine public dans des axes particuliers afin d'y associer des projets de réaménagement temporaires et/ou permanents du domaine public, des plans lumière, de la mise en valeur de bâtiments patrimoniaux et d'intérêt collectif.

- **Utiliser les gestes et outils de reconnaissance à la disposition de la Ville pour enrichir la reconnaissance de la diversité du patrimoine, notamment les mécanismes du Cadre d'intervention en reconnaissance de la Ville de Montréal.**

Selon les outils, la Ville peut aussi protéger et promouvoir le patrimoine matériel et immatériel de certains secteurs ou quartiers.

- **Travailler en amont avec les services centraux et les arrondissements afin d'identifier les opportunités d'intégration ou de restauration de l'art public dans le cadre de projets d'aménagement.**



Objectif 7.3

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

- **Bonifier les outils et les programmes d'aide à la restauration des bâtiments patrimoniaux en collaboration avec le ministère de la Culture et des Communications du Québec.**

Cette mesure vise tant les outils de sensibilisation et d'information que les incitatifs financiers.

- **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.**
- **Créer un outil centralisé d'information, de gestion et de diffusion du patrimoine montréalais.**

Cet outil vise à rassembler l'ensemble de la connaissance patrimoniale du territoire montréalais afin de faciliter l'accès à des données fiables pour l'ensemble des intervenants et d'assurer sa mise à jour constante.

- **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.**

Sur la base de cette caractérisation, procéder à une modification du PUM, par arrondissement, afin d'inscrire à la liste des immeubles patrimoniaux les niveaux d'intérêt des lieux de culte patrimoniaux et assurer la mise en place des dispositions réglementaires prévues au document complémentaire pour permettre la conservation et la mise en valeur de ces immeubles.

- **Mettre en œuvre le règlement sur l'occupation et l'entretien des immeubles, particulièrement par l'élaboration d'outils complémentaires.**
- **Multiplier les efforts visant à bonifier le financement pour l'entretien, la rénovation et la réhabilitation des immeubles patrimoniaux municipaux.**

Cette mesure porte sur le déploiement de différentes démarches afin d'augmenter les fonds disponibles, tels que la poursuite de représentations pour l'obtention de budgets et de subventions.

- **Développer des outils à l'intention des arrondissements afin de les soutenir dans le développement de la connaissance et de faciliter l'élaboration et l'évaluation de projets en contexte patrimonial.**

Ces outils peuvent notamment porter sur la caractérisation patrimoniale des lieux de culte, la réalisation d'une démarche de planification concertée, la rénovation écologique, l'intégration de l'accessibilité universelle et l'intensification urbaine.



Objectif 7.4

Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique

- **Travailler avec les peuples autochtones pour élaborer une façon prévisible de travailler de gouvernement à gouvernement dans le cadre de la démarche archéologique.**
- **Poursuivre les efforts de documentation du patrimoine archéologique, accroître la médiation culturelle et la diffusion des connaissances.**
- **Intégrer dans le paysage urbain des éléments de mise en valeur de découvertes archéologiques soulignant l'histoire autochtone de l'île, en collaboration avec les gouvernements autochtones concernés.**
- **Améliorer le programme d'aide financière destinée à la démarche archéologique et mieux le diffuser.**
- **Procéder à une démarche archéologique lors de la réalisation d'une planification détaillée, en particulier dans les secteurs d'opportunités, afin d'approfondir la connaissance du territoire sur le plan archéologique et de bonifier les projets en fonction du potentiel révélé.**



Orientation 8

Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine

Objectif 8.1

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

- 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.
- Réviser le Règlement relatif à la cession pour fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels sur le territoire de la Ville de Montréal (17-055) pour favoriser les contributions en terrain ou en servitude de lots comprenant des milieux naturels et éventuellement inscrire ces terrains au Répertoire des milieux naturels protégés et contributifs à la biodiversité de l'agglomération de Montréal.

- 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.

Cette mesure vise à élargir les possibilités d'acquisition de terrains se situant sur le territoire de la Ville et en dehors des limites des écoterritoires ou adjacents à des parcs-nature existants. Actuellement, les compétences d'agglomération en la matière limitent les acquisitions de terrain à ces deux seules situations.

- Contribuer aux démarches de l'agglomération concernant l'acquisition de terrains comprenant des milieux naturels ou détenant un potentiel de renaturalisation ou contributif à la biodiversité afin d'agrandir les parcs-nature, les grands parcs et les espaces riverains, assembler des corridors verts et protéger des espaces verts.
- Mettre en œuvre les actions de conservation prévues dans le Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération de Montréal sur le territoire de la Ville de Montréal afin de protéger les derniers milieux humides et hydriques du territoire montréalais.



Objectif 8.2

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

- **Bonifier les initiatives d'éducation et de sensibilisation du public dans le réseau des grands parcs de même qu'auprès des propriétaires privés en rive.**

Une population plus sensibilisée à l'importance des bonnes pratiques environnementales (comme le maintien du couvert végétal riverain ou le respect des interdictions de piétinement en dehors des sentiers balisés), combinée à des mesures de mitigation dans l'élaboration des projets d'aménagement dans les milieux naturels, permettra de mieux concilier la fréquentation des espaces verts avec la protection des écosystèmes.

- **Évaluer la possibilité de réaménager ou de restaurer des ruisseaux, dont ceux enfouis, dans le cadre de projets d'aménagement et de développement urbain.**

Cette mesure vise à préserver les milieux naturels en milieu et assurer leur pérennité.

- **Poursuivre les interventions de maîtrise des espèces végétales exotiques envahissantes dans les grands parcs comprenant des milieux naturels afin de maintenir la valeur écologique et protéger leur biodiversité.**

- **Requérir auprès des organismes de normalisation en comptabilité publique le développement des règles comptables qui permettent de prendre en compte les actifs naturels d'une municipalité.**

Cette mesure vise à reconnaître davantage l'importance des actifs naturels, dont ceux sur le plan économique, et à améliorer leur gestion par une planification plus efficace et résiliente des interventions liées aux infrastructures naturelles à chaque étape du cycle (planification, conception, entretien et suivi).

- **Accompagner les arrondissements dans la planification et la réalisation des projets hors grands parcs dans le but de fédérer les arrondissements aux objectifs de protection des milieux naturels (soutien à la gestion écologique, à l'inscription de site au Répertoire, etc.).**
- **Permettre et financer la mise en place de projets pilotes de restauration ou de renaturalisation incluant des techniques innovantes pour générer des précédents documentés applicables sur des aires plus importantes.**

Cette mesure vise à favoriser le développement de savoir-faire et d'expertises nécessaires pour mener des projets d'envergure de cette nature.



Objectif 8.3

Rehausser la biodiversité urbaine et améliorer la résilience des milieux urbanisés

- Compléter et mettre à jour les analyses de la diversité des arbres sur le territoire montréalais pour les arrondissements afin de brosser le portrait de la diversité arboricole actuelle sur leur territoire; identifier les espèces qui sont sous-représentées et ainsi orienter des choix d'espèces dans la planification de leurs futures plantations.
- Mettre à jour et appliquer les bonnes pratiques en matière d'éclairage du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal (2018; fascicule 4) et adopter une réglementation conforme à ces bonnes pratiques en vue de restreindre la pollution lumineuse sur l'ensemble du territoire montréalais, dont les parcs.
- Bonifier la vision d'avenir pour les parcs en collaboration avec des communautés ou organismes autochtones en fonction de leurs intérêts et leurs priorités à l'aide, par exemple, du principe des sept générations, un principe fondé sur l'idée que chaque décision prise aujourd'hui doit être évaluée à l'aune de ses conséquences jusqu'à la septième génération à venir.
- Réviser le Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux (08-013) pour prévoir des obligations minimales pour les travaux d'infrastructures sur site relatifs à la plantation d'arbres et aux ouvrages de rétention des eaux pluviales en surface.
- Réviser les règlements sur les nuisances et la propreté afin de permettre une végétation plus haute comme les aménagements paysagers favorables aux pollinisateurs ou les potagers en façade.
- Développer des mesures d'accompagnement des arrondissements dans la modification de leur réglementation d'urbanisme et autres en vue d'encourager l'agriculture urbaine.
- 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 9

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

Objectif 9.1

Accélérer la décarbonation des bâtiments

- **Accompagner et sensibiliser les entreprises, les organismes et les citoyennes et citoyens dans leur démarche de décarbonation afin de faciliter les projets.**

Cette mesure vise à simplifier les démarches à entreprendre par toutes les parties prenantes et à communiquer de manière ciblée en vue de susciter les actions de décarbonation (ex. en faisant connaître les programmes de subvention gouvernementaux).

- **Continuer à soutenir les travaux de rénovation écologique par l'entremise de programmes de financement et d'incitatifs fiscaux destinés aux propriétaires des bâtiments.**

Cette mesure vise à poursuivre ou mettre à jour les programmes municipaux en cette matière pour assurer que les bénéficiaires y aient recours de façon optimisée.

- **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.**

L'imposition de ces seuils par règlement guidera graduellement la transformation et la rénovation des bâtiments vers une sobriété, une efficacité énergétique et une utilisation optimale des énergies renouvelables.

- **Mettre à jour périodiquement la réglementation de construction pour y apporter un resserrement des normes relatives à la résistance thermique, l'efficacité énergétique, la résilience et l'adaptation aux aléas climatiques des bâtiments montréalais, incluant la modification des structures et des systèmes (*retrofit*) sur les bâtiments existants en faveur de la décarbonation.**
- **Adapter les programmes de soutien de la Ville en matière de bâtiment pour atténuer les conséquences financières de la décarbonation sur le logement locatif abordable et soutenir les propriétaires à faible revenu dans leurs travaux.**



Objectif 9.2

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

- **Raffiner les connaissances sur les secteurs vulnérables aux inondations de surface pour guider les interventions complémentaires sur les domaines public et privé et ainsi réduire les risques d'inondation des bâtiments.**

Ce type d'analyse détaillée impliquant plusieurs paramètres permettant de mieux identifier les chemins d'écoulement des eaux aide à cibler les interventions les plus efficaces et moins coûteuses.

- **À l'instar des analyses déjà effectuées pour les réseaux d'égouts et d'aqueduc, réaliser des analyses de risques climatiques pour l'ensemble des infrastructures municipales névralgiques (services essentiels) en vue de guider les actions prioritaires de gestion, de réhabilitation ou de conception.**

Ce type d'analyse permet de prendre en considération le climat futur et ainsi réduire les coûts liés à l'adaptation.

- **Développer de l'information, sensibiliser et offrir des mesures d'accompagnement pour les différents publics concernant l'adaptation des bâtiments et des terrains aux changements climatiques à travers :**
 - des guides de bonnes pratiques, notamment en matière d'urbanisme et de gestion des eaux pluviales destinés aux acteurs du développement urbain dans le contexte du cadre bâti particulier à Montréal;
 - des informations sur les vulnérabilités aux aléas climatiques et sur les mesures d'adaptation disponibles à la population, portant notamment sur leur rôle à jouer dans l'implantation d'infrastructures naturelles privées et publiques (ex. Campagne « Adopte un carré d'arbre, adopte ton puisard ») ou des mesures de prévention et d'adaptation de leur bâtiment en vue de réduire les risques d'inondation ou d'inconfort thermique;
 - bonifier la réglementation de construction pour renforcer la résilience du bâtiment, notamment par l'intégration de normes de conception passive.

- **Bonifier les programmes de subvention municipaux liés à l'adaptation des bâtiments aux aléas climatiques (ex. clapet antiretour, portes étanches, déconnexion de drain, etc.) concernant les types de travaux autorisés, les montants octroyés, ou encore, de nouvelles mesures d'adaptation.**
- **Revoir le financement des arrondissements pour incorporer les besoins d'entretien des nouveaux actifs reliés aux infrastructures vertes et à la canopée dans les budgets de fonctionnement.**
- **Développer des mesures d'écofiscalité reliées à la lutte contre les changements climatiques pouvant viser, par exemple, les surfaces minéralisées.**

Ces mesures visent, entre autres, à favoriser le financement de projets d'adaptation aux aléas climatiques (ex. travaux pour juguler l'érosion des berges, pour limiter le ruissellement, pour ajouter des plantations, etc.).

- **Poursuivre la collaboration avec Hydro-Québec sur l'analyse de risque de leur réseau de distribution d'électricité en vue de prévoir des mesures d'adaptation qui limiteraient les incidences des tempêtes destructrices sur le territoire.**
- **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.**



Objectif 9.3

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

- Poursuivre la formation et l'accompagnement des arrondissements dans l'amélioration de leurs pratiques d'encadrement des projets immobiliers quant à la gestion des matières résiduelles. Fournir des outils qui s'appuient notamment sur les pratiques exemplaires appliquées dans les projets immobiliers en planification dans les secteurs stratégiques.
- Étudier et mettre en œuvre des mesures qui favorisent l'optimisation de la consommation d'eau potable dans les bâtiments résidentiels en complémentarité des compteurs d'eau déjà en place dans les secteurs industriels, commerciaux et institutionnels (ex. systèmes de réutilisation des eaux pluviales du toit pour les usages d'eau non destinés à la consommation humaine).
- En vue d'optimiser le tri des matières recyclables et organiques à l'intérieur des bâtiments et de réduire l'empiètement des bacs de collecte sur le domaine public :
 - étudier la possibilité d'intégrer dans la réglementation de construction des mesures d'encadrement de la GMR;
 - encourager les arrondissements à réduire la fréquence de collecte d'ordures ménagères.
- 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.
- Évaluer les différents outils réglementaires permettant de prendre en considération les effets possibles de certains usages sur la qualité de l'air local et proposer leur application.



Orientation 10

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

Objectif 10.1

Agir sur la motorisation en réduisant le stationnement et son emprise au sol

- **Élaborer un plan d'action en stationnement mis à jour périodiquement.**

Le plan d'action en stationnement est un outil stratégique afin de poursuivre les objectifs en mobilité durable, notamment en matière de simplification et d'harmonisation des pratiques municipales, de tarification et de signalisation.

- **Pérenniser le partage optimal de compétences entre le conseil municipal et les conseils d'arrondissement pour assurer la cohérence de l'action municipale en matière de stationnement à l'échelle de la Ville.**

Le partage des compétences entre la Ville-centre et les arrondissements en matière de stationnement tel qu'appliqué au 1^{er} janvier 2024 grâce aux rapatriements de compétences devrait être rendu permanent afin que les mêmes règles s'appliquent et soient cohérentes entre elles, que ce soit sur le réseau de rues administratif artériel ou local (tarification du stationnement sur rue, détermination du montant des amendes, gestion des vignettes universelles, application de la réglementation en matière de stationnement et délivrance des constats d'infraction). De plus, ces compétences pourraient être élargies selon les évolutions et les capacités technologiques de l'Agence de mobilité durable (lecture automatisée de plaque d'immatriculation, sanctions administratives pécuniaires) et les besoins des arrondissements (en particulier la gestion des permis) et de la Ville-centre (gestion cohérente et compréhensible par les citoyennes et citoyens). Une mutualisation de la gestion du stationnement peut également permettre de réaliser des économies d'échelles.

- **Développer et tenir à jour un inventaire de l'offre de stationnement sur rue et hors rue.**

Cette mesure permet de rassembler l'ensemble des données et d'améliorer la connaissance du territoire qui est un préalable à une planification efficace des stationnements et des pôles de mobilité.

- **Mettre en place une directive pour orienter l'aménagement des stationnements des parcs de la Ville de Montréal.**

La fonction des stationnements des parcs est portée à changer afin d'encourager des modes de transport durables et partagés; cette politique permet de dicter les lignes directrices que l'aménagement de ces espaces aura dans le futur.

- **Planifier la conversion écoresponsable des terrains de stationnement sous la gestion de l'Agence de mobilité durable de Montréal afin d'assurer l'exemplarité des stationnements municipaux en termes de verdissement et de gestions des îlots de chaleur et des eaux pluviales.**
- **Favoriser la mutualisation des aires de stationnement entre propriétaires et entre différentes fonctions urbaines.**



Objectif 10.2

Soutenir le développement de services de mobilité alternatifs à la possession automobile

- **Pérenniser un partage cohérent des compétences en matière de mobilité partagée entre le conseil d'arrondissement et le conseil municipal.**

Cette mesure permet de mettre en place une stratégie et un encadrement cohérents sur l'ensemble du territoire de la Ville afin d'améliorer la réglementation et la gestion des opérateurs et des services de mobilité partagée.

- **Réviser le plan d'action pour l'autopartage et le mettre à jour périodiquement.**

Le plan d'action permet de poser les actions clés pour favoriser l'utilisation de l'autopartage et son intégration au cocktail de transport montréalais. Il implique notamment d'offrir des places réservées à l'autopartage dans tous les stationnements municipaux, dont ceux gérés par l'Agence de mobilité durable.

- **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.**

Afin de mettre en place les 150 pôles de mobilité, la stratégie de la Ville est de cibler pour chaque arrondissement les stationnements publics potentiels qui pourraient se transformer en pôles de mobilité au bénéfice des citoyennes et citoyens et encourager le partage des véhicules.

- **Collaborer avec les autres paliers de gouvernement concernant la réglementation nécessaire à l'encadrement des appareils de transport personnel motorisés (ATPM) et aides à la mobilité motorisées (AMM).**

Afin d'encourager l'utilisation sécuritaire et inclusive des nouvelles formes de micro-mobilité électrique, de plus en plus présentes sur le territoire de la Ville, il est important d'encadrer leur utilisation sur le domaine public. Pour ce faire, la Ville souhaite collaborer avec les ministères afin de favoriser une intégration judicieuse des nouveaux engins de micro-mobilité électriques.

- **Réaliser un diagnostic de la diffusion sur le territoire de l'offre de transport rémunéré de personnes par automobile, notamment en utilisant les données du Registre des taxis.**

Le Registre des taxis permet à l'Agence de mobilité durable de Montréal d'obtenir la géolocalisation en direct des véhicules offrant des services de transport rémunéré de personnes par automobile sur le territoire montréalais. L'Agence pourra utiliser ces données pour réaliser des analyses et déterminer si ces services sont répartis équitablement sur le territoire montréalais. Des mesures de sensibilisation auprès de l'industrie pourraient suivre.

- **Mettre à jour la stratégie sur les systèmes de transport intelligents afin d'identifier les actions à mettre en place pour compléter le déploiement de l'infrastructure numérique de la Ville.**



Objectif 10.3

Favoriser une mobilité décarbonée dans tous les milieux

- **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.**

La variété des approches de décarbonation de la mobilité croisée à la diversité des quartiers et des démarches planifiées en mobilité et en transition écologique, de même que la complexité des besoins, des enjeux et des risques qui y sont reliés nécessite l'élaboration d'un document visant à assurer une cohérence autant dans la compréhension des concepts que dans le déploiement des actions à moyen et à long terme. Ce document permettra d'agir sur les leviers les plus efficaces en tenant compte de toute la chaîne de déplacements, de l'origine jusqu'à la destination, au bénéfice de toute la population.

- **Élaborer et mettre en œuvre un bouquet de mesures réglementaires et financières pour accélérer le déploiement de bornes de recharge dans les stationnements privés à usage public ainsi que dans les stationnements d'immeubles résidentiels existants et en construction. En parallèle, poursuivre, de manière transitoire, le déploiement de bornes de recharge publiques par la Ville, puis, à moyen terme, activer les leviers municipaux nécessaires pour favoriser un transfert d'une partie de cette responsabilité vers d'autres acteurs, dont le secteur privé.**

Le développement du réseau de bornes de recharge publique 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;
- facilitant l'installation de bornes privées dans les stationnements, principalement résidentiels;
- améliorant la localisation et le design de celles-ci, afin de réduire leur effet dans le paysage urbain et leur entrave sur l'occupation du domaine public, notamment vis-à-vis des déplacements des personnes à mobilité réduite.

- **Adapter les infrastructures urbaines, notamment les stationnements vélo et les axes cyclables, pour faciliter l'utilisation du vélo à assistance électrique et du vélo-cargo dans les milieux à fort potentiel de transfert modal et poursuivre l'augmentation de l'offre de vélos à assistance électrique et de vélos-cargo dans les services de vélos en libre-service.**
- **Soutenir l'acquisition d'autobus électriques et la transformation des centres de transport de la STM nécessaire à l'électrification du réseau de surface en assurant une intégration urbaine exemplaire.**

L'électrification du réseau d'autobus constitue la dernière grande étape à franchir pour réduire l'empreinte écologique du transport collectif. Les investissements nécessaires à cette transition étant majeurs, la Ville soutiendra financièrement la STM pour permettre la conversion complète de sa flotte d'autobus d'ici 2040 et l'adaptation des centres de transport à l'accueil des nouveaux véhicules. À l'instar du centre de transport Bellechasse, les nouveaux centres de transport offrent l'opportunité d'améliorer l'intégration urbaine des bâtiments aux milieux d'insertion et d'adjoindre des fonctions complémentaires à la vocation première.

- **Soutenir l'acquisition et l'exploitation de véhicules électriques de transport collectif de petit gabarit.**

Cette mesure vise à faciliter l'usage du bon mode au bon endroit au bon moment. La Ville travaillera avec les opérateurs de transport collectif, incluant la STM, pour intégrer et évaluer les bénéfices de l'utilisation de véhicules électriques de petit gabarit dans des milieux où les rues sont étroites ainsi que pour la desserte de quartiers ou de périodes horaires où l'achalandage est plus faible.



Objectif 10.4

Favoriser une logistique urbaine décarbonée, efficace et adaptée au contexte

- **Mettre en œuvre une stratégie municipale de logistique urbaine, en concertation avec les parties prenantes, afin d'encadrer les actions de la Ville en matière de logistique.**

Cette mesure vise à permettre le déploiement de la vision municipale en logistique urbaine par une organisation coordonnée et cohérente des interventions avec les acteurs du milieu.

- **Caractériser les mouvements de marchandises sur l'ensemble du territoire montréalais.**

L'amélioration de la connaissance des flux de marchandises est un préalable à une planification efficiente de la mobilité des marchandises. La compétence en matière de réglementation, d'aménagement et d'entretien des réseaux étant partagée entre plusieurs partenaires, la Ville sollicitera, d'une part, la réalisation d'enquêtes de camionnage récurrentes et exhaustives sur le réseau routier supérieur auprès du ministère des Transports et de la mobilité durable. D'autre part, Montréal entend réaliser, sur la base de capacités d'analyses et de monitoring renforcées, des enquêtes périodiques de camionnage sur le réseau routier municipal, en complément de celles effectuées par le ministère.

- **Assurer, par le biais de programmes et en collaboration avec les autres paliers de gouvernement et des partenaires privés, une offre de financement structurante pour le développement d'une logistique urbaine décarbonée.**

Avec cette mesure, la Ville vise notamment à soutenir l'acquisition par les entreprises, de véhicules de transport de marchandises à zéro émission et d'infrastructures de recharge.

- **Évaluer l'opportunité et la faisabilité d'implanter des redevances réglementaires et des mesures d'écofiscalité applicables aux livraisons sur le dernier kilomètre.**

Les activités de livraison effectuées par des véhicules équipés de moteurs à combustion (essence, diesel) génèrent des externalités négatives pour l'environnement. Afin d'encourager l'industrie à adopter des pratiques saines pour l'environnement et d'accélérer la décarbonation des livraisons sur le dernier kilomètre, la Ville entend examiner le potentiel d'introduction de mesures réglementaires et d'implantation de mesures écofiscales à sa portée, telles que des redevances réglementaires. Dans la même veine, elle sollicitera les

instances métropolitaines et gouvernementales pour le renforcement ou l'établissement de nouvelles mesures réglementaires et écofiscales relevant de leurs champs de compétences respectifs.

- **Faciliter l'implantation de microcentres de distribution urbaine ou d'autres types d'espaces logistiques de proximité en :**

- faisant l'acquisition, ou en mettant à disposition de partenaires publics ou d'organismes à but non lucratif, des immeubles présentant un potentiel stratégique pour l'implantation d'espaces logistiques de proximité;
- appuyant les partenaires chargés de l'opération de ces espaces.

L'acquisition ou la mise à disposition d'immeubles vise à permettre à la Ville d'assurer la pérennité de ce type d'infrastructure dont la gestion des opérations est confiée à des partenaires. Cette mesure vise également à soutenir ces partenaires dans la mise en place et la consolidation d'une offre de services efficace et attrayante pour les entreprises de livraison.

- **Regrouper l'ensemble des règlements de camionnage sur le territoire montréalais afin de faciliter l'application réglementaire par les corps policiers et d'assurer une cohérence dans les cheminements et déplacements des véhicules lourds.**

La compétence en matière d'application de la réglementation sur la circulation des véhicules lourds relève des conseils d'arrondissements. La diversité des règlements qui en découlent crée des disparités d'application sur le territoire. Afin de simplifier l'application de la réglementation et d'assurer une plus grande cohérence dans les cheminements des véhicules, Montréal entend travailler avec les arrondissements pour élaborer une réglementation plus appropriée et plus applicable à l'ensemble du territoire montréalais.

- **Réviser le réseau de camionnage sur le territoire montréalais pour favoriser l'efficacité des déplacements de marchandises, sécuriser les trajets et moduler l'utilisation du réseau en fonction des caractéristiques des milieux traversés et des périodes de la journée.**

Par cette mesure, la Ville vise notamment à :

- faciliter l'accès des marchandises aux secteurs à caractère industriel, au réseau routier supérieur et aux plateformes intermodales tout en diminuant les nuisances pour les riverains;
- restreindre le transit des véhicules de transport de marchandises sur les artères commerciales lors des périodes d'achalandage ainsi qu'au centre-ville;



- accroître la sécurité routière en réduisant l'exposition aux risques des usagères et usagers vulnérables sur le trajet emprunté, en particulier dans les milieux de vie et aux abords des grands ensembles commerciaux.
- **Veiller à la planification et à la coordination de mesures d'atténuation des incidences des travaux routiers majeurs sur le transport des marchandises dans le cadre du comité Mobilité Montréal.**

Afin de réduire les perturbations sur le transport des marchandises et les impacts conséquents pour l'économie, l'environnement et la qualité de vie, Montréal encouragera une concertation proactive des partenaires, une planification systémique des travaux et une gestion efficace des chantiers.

- **Effectuer des représentations auprès du gouvernement provincial afin d'actualiser la Politique sur la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal.**

Par cette mesure, la Ville entend sensibiliser le gouvernement aux enjeux associés à la circulation de véhicules lourds de transport de marchandises en milieux urbains denses et préconiser une modernisation de la Politique afin :

- d'accroître la capacité des municipalités à réglementer et moduler plus efficacement la circulation de véhicules lourds en fonction des particularités des milieux;
- d'encadrer l'accès et la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal en fonction des caractéristiques de sécurité des divers types de véhicules;
- d'interdire le transport de certaines catégories de matières dangereuses à proximité de quartiers résidentiels denses;
- de favoriser l'électrification du parc de véhicules lourds affectés à la livraison de marchandises;
- d'accroître la capacité d'intervention des corps policiers municipaux;
- d'augmenter les options d'utilisation de technologies de contrôle de la circulation des véhicules lourds.

- **Évaluer l'opportunité et la faisabilité d'implanter des mesures préférentielles pour les camions sur le réseau municipal, là où le contexte s'y prête et le justifie.**

Les camions qui circulent sur le territoire montréalais ne bénéficient pas de mesures préférentielles qui, dans certains contextes où les conditions de circulation sont difficiles, pourraient permettre de prioriser la fonction économique de distribution par rapport à une autre fonction de mobilité. La Ville souhaite conséquemment étudier, de concert avec l'industrie et ses partenaires, la pertinence de telles mesures pour accroître l'efficacité des chaînes logistiques et les contextes d'implantation les plus propices à leur essai, en particulier dans les secteurs à caractère industriel ainsi qu'aux abords des grands ensembles commerciaux et des plateformes intermodales. L'intégration de mesures préférentielles pour camions pourrait se traduire par la mise en place de feux prioritaires pour les camions, l'aménagement de voies d'évitement de files d'attente, l'accès à certaines voies réservées partagées avec le transport collectif et les taxis ou encore la création de voies réservées à l'usage exclusif des camions.

- **Évaluer, en collaboration avec les parties prenantes, la possibilité d'implanter des espaces de stationnement de courte durée pour les véhicules lourds à proximité de grands générateurs de déplacements de marchandises.**

Les camionneurs doivent régulièrement composer avec des contraintes horaires, des délais et des imprévus, que ce soit pour la prise en charge d'une cargaison, la rencontre d'un client ou d'un fournisseur ou encore l'accès à une installation. Ces situations occasionnent des temps de battement lors desquels il est préférable d'immobiliser le véhicule. L'absence d'accès à un stationnement durant ces périodes peut entraîner des mouvements de circulation inutiles qui contribuent à la dégradation des conditions de mobilité et de l'environnement. Pour remédier à cette situation, la Ville étudiera la possibilité d'implanter des espaces de stationnement de courte durée pour les véhicules lourds dans des secteurs stratégiques.



Objectif 10.5

Minimiser l'effet barrière créé par les grandes infrastructures de transport existantes et favoriser la qualité de vie des populations riveraines

- **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.**

En cohérence avec la Vision Zéro, la Ville s'assurera avec ses partenaires que les infrastructures de transport routier soient conçues pour soutenir des déplacements sécuritaires des personnes et des marchandises. Elle s'assurera aussi de prendre en compte la sécurité des riveraines et riverains avec des normes adaptées à une réalité urbaine dense. Les partenaires devront donc tenir compte de différentes politiques en matière de sécurité lors de la réfection de leurs infrastructures de transport ainsi que leurs liens avec le réseau municipal de manière à permettre la sécurité de toutes et de tous, mais surtout des personnes les plus vulnérables.

- **Veiller à l'intégration d'aménagements dédiés aux transports actifs et collectifs dans les grands projets d'infrastructures de transport.**

Les projets de construction et de réfection de grandes infrastructures de transport, tels un échangeur, un pont d'étagement ou une structure autoroutière, sont l'occasion d'améliorer les déplacements en transports actifs et collectifs sur le territoire. La Ville entend poursuivre ses efforts pour intégrer dans sa conception de projets la prise en compte des besoins liés aux transports actifs et collectifs (connectivité, sécurité, convivialité, etc.) et faire des représentations auprès de ses partenaires propriétaires d'infrastructures pour qu'ils en fassent de même dans tous leurs projets.

- **Favoriser le verdissement des grandes infrastructures et de leurs abords en priorisant les interventions réduisant les vulnérabilités aux aléas climatiques et l'exposition aux risques et nuisances (bruit, qualité de l'air, etc.).**

Les grandes infrastructures de transport sont souvent une source notable d'îlots de chaleur ainsi que de pollution sonore et atmosphérique. L'indice de vulnérabilité face aux changements climatiques et l'indice d'équité des milieux de vie permettront à la Ville de justifier auprès de partenaires des mesures de verdissement à leurs abords afin d'atténuer leurs effets négatifs sur la santé humaine et environnementale. Les partenaires de la Ville seront amenés à faire leur part particulièrement dans les quartiers où les grandes infrastructures de transport sont concentrées.

- **Promouvoir l'utilisation de matériaux permettant de limiter l'absorption ou l'émission de la chaleur.**

La Ville entend lutter contre les îlots de chaleur en préconisant l'utilisation, entre autres, des matériaux plus verts, particulièrement sur les infrastructures routières, autoroutières et les grands stationnements situés sur les terrains des partenaires (ex. aéroports, administration portuaire de Montréal, etc.). De nouvelles pratiques environnementales, comme les stationnements écoresponsables, permettent aussi de réduire les surfaces minéralisées ainsi que leurs effets sur le milieu environnant.

- **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.**

Le bruit provenant des véhicules circulant sur les grandes infrastructures de transport contribue largement au bruit ambiant et affecte la santé des populations. Par ailleurs, la pollution atmosphérique due à la circulation routière à haut débit a des effets négatifs sur la santé. La diminution du bruit et la réduction des émissions polluantes comptent parmi les effets positifs attendus du transfert modal et de l'électrification des véhicules utilisés pour le transport des personnes et des marchandises. Cette amélioration devra toutefois être observée et documentée.

- **Développer des outils de participation afin d'identifier les besoins des milieux traversés.**

Dans une perspective de transition écologique équitable, il importe de consulter les populations riveraines en portant une attention particulière aux groupes et aux personnes vivant plusieurs discriminations, afin de connaître leurs préoccupations et de guider les approches de la Ville.

- **Réaliser un inventaire des infrastructures de transport possédant une valeur patrimoniale sur le plan technique ou esthétique et veiller au maintien de leur intégrité dans les phases d'entretien ou de réfection majeure.**

Il s'agit de poursuivre un travail amorcé et de rendre compte d'une préoccupation exprimée par les Montréalaises et Montréalais.

- **Identifier et corriger dans le cadre de projets planifiés les composantes des grandes infrastructures de transport qui nuisent au champ visuel à l'échelle humaine.**

La Ville veut attirer l'attention de ses partenaires sur les fractures visuelles causées par les infrastructures de transport afin que celles-ci soient corrigées dans le cadre d'un projet de réfection majeure ou de reconstruction d'infrastructures.



Objectif 10.6

Veiller à l'intégration harmonieuse des infrastructures de transport lors des projets majeurs d'ajout, de remplacement et de réfection

- **Saisir l'opportunité offerte par les projets de réfection majeurs en matière de transport pour revoir entièrement l'intégration urbaine de certaines infrastructures à leur environnement urbain, notamment :**
 - saisir l'opportunité qu'offre le projet d'agrandissement du Palais des Congrès de Montréal pour recouvrir l'un des tronçons du tunnel Ville-Marie (route 136) qui se trouve encore à découvert et s'assurer que l'intervention se traduise par une intégration harmonieuse dans le Vieux-Montréal et au centre-ville;
 - transformer le corridor de l'autoroute Bonaventure (A-10) en boulevard urbain et aménager une promenade riveraine;
 - en prévision de la reconstruction des structures aériennes de l'autoroute métropolitaine (A-40), travailler de concert avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour revoir le concept et l'insertion urbaine de cette infrastructure, afin d'améliorer la qualité de vie dans les milieux adjacents, la sécurité sur l'infrastructure et aux abords, puis la mobilité durable des personnes et des marchandises.
- **Définir un processus d'accueil des projets qui permet aux porteurs de projets d'infrastructures de transport de présenter aux instances leur planification de travaux majeurs.**

Cette mesure vise à favoriser un dialogue en amont des projets pour une meilleure prise en compte des préoccupations de chaque organisation.
- **Assurer la mise en place et le maintien d'une instance permettant à la Ville de Montréal de devenir un partenaire de projets dès la phase de planification pour de grandes infrastructures de transport situées sur son territoire et renforcer les collaborations avec les partenaires afin que les projets d'infrastructures de transport soient conformes aux orientations et aux objectifs du PUM.**

Cette mesure vise à développer et maintenir l'expertise de la Ville de Montréal en matière de planification des transports, de gestion de la mobilité et de planification urbaine auprès des partenaires. L'implication de la Ville dans les projets de grandes infrastructures de transport ne peut qu'être bénéfique pour leur intégration dans le milieu environnant et la mobilité durable.

- **La Ville s'assurera que la planification des projets portés par les partenaires réponde à un ensemble de préoccupations à différentes échelles. En ce sens, la Ville portera une attention aux secteurs voués à une planification d'ensemble.**
- **Renforcer les démarches de consultation afin d'intégrer la société civile et privée dans la recherche de solutions innovantes permettant la prise en compte des enjeux et des particularités des secteurs traversés par de grandes infrastructures de transport, surtout celles qui sont susceptibles de faire l'objet d'un projet menant à une reconfiguration de leur portée.**

La Ville souhaite prendre en compte les nouvelles tendances et pratiques permettant d'assurer une meilleure intégration urbaine et paysagère de ces infrastructures. Elle entend ainsi s'assurer de planifier les travaux à venir de manière à pallier les risques et les conséquences pour la santé et le bien-être des riveraines et riverains. Cette planification doit prévoir les moyens lui permettant d'améliorer la qualité de vie et la mobilité des Montréalaises et Montréalais. Une anticipation des interventions permet de prévoir l'attribution de ressources municipales afin d'agir de manière concertée.

- **Produire des lignes directrices concernant l'insertion urbaine des infrastructures de transport permettant d'orienter le processus de planification et d'identifier les opportunités qu'un projet pourrait révéler en matière de requalification urbaine.**

Par l'identification des grandes infrastructures de transport, y compris les grandes voies artérielles du centre-ville qui feront l'objet d'interventions majeures dans les prochaines années, la Ville désire être prête, le moment venu, à faire connaître ses attentes auprès des partenaires concernés. Des lignes directrices claires et publicisées permettront une prise en compte des enjeux importants dès le début du processus de planification des projets.

- **Assurer la présence et la contribution des arrondissements lors des échanges entre la Ville et ses partenaires, et ce, dès le début de la planification de projets majeurs d'infrastructures de transport.**

Il importe de maintenir la participation des arrondissements en tant que parties prenantes pour toute discussion auxquelles la Ville est conviée avec ses partenaires pour des interventions planifiées sur leur territoire. Il s'agit d'identifier les préoccupations locales et de permettre aux arrondissements d'ouvrir une discussion à propos des besoins et des contraintes du milieu.

**Mesures associées
au chapitre 3**

Les territoires emblématiques



Les territoires emblématiques

L'archipel et ses cours d'eau

Mesures transversales

- Développer des outils de caractérisation des îles (composantes, attraits, paysages, etc.) et diffuser l'information pour favoriser leur conservation, leur mise en valeur et leur régénération.
- Encourager la mise en place de partenariats pour la conservation, la mise en valeur et la régénération de l'ensemble des îles et des entités hydriques de l'archipel.

Les principaux cours d'eau (le fleuve Saint-Laurent, le lac Saint-Louis, le lac des Deux Montagnes et la rivière des Prairies)

- Évaluer la possibilité de collaborer aux démarches qui visent à conférer un statut de personne juridique pour le fleuve Saint-Laurent dans la perspective de protéger l'écosystème vivant.

À l'instar de la reconnaissance de la rivière Muteshekau-shipu (ou Magpie) comme personne juridique, un tel statut juridique pour le fleuve Saint-Laurent permettrait des recours juridiques en cas d'atteinte au droit de maintien de sa biodiversité naturelle et de son rôle au niveau de la fourniture des fonctions essentielles au sein de son écosystème.

- Collaborer aux démarches portées par divers organismes pour créer la réserve d'eau douce du lac des Deux Montagnes.
- Compléter la construction d'une unité d'ozonation à l'usine de traitement des eaux usées et mettre en œuvre les actions prévues dans le Plan directeur de drainage et de collecte des eaux usées visant la réduction des surverses et des raccordements croisés d'aqueducs et d'égouts.

Ces mesures permettront de limiter la pollution des cours d'eau ainsi que les conséquences sur la flore et la faune aquatiques.

- Bonifier les liens fluviaux du réseau des grands parcs, notamment, et collaborer avec l'ARTM afin d'évaluer le potentiel d'ajouter des connexions fluviales vers les couronnes nord et sud de Montréal ainsi qu'entre les différents attraits de la ville (espaces verts, parcs locaux, sites récréotouristiques, etc.) afin d'assurer un transport fluvial qui permet de connecter les îles pour l'utilisation quotidienne utilitaire et récréotouristique (ex. navette Lachine-Châteauguay).
- Collaborer avec les partenaires de la Ville, notamment les communautés autochtones, afin de faciliter l'accès aux grands cours d'eau et leur utilisation à diverses fins, telles que les cérémonies, les espaces de transmission culturelle et les usages traditionnels.

L'Île-Bizard

- Mettre en œuvre le Plan de conservation du paysage humanisé projeté de L'Île-Bizard afin de mettre en place la gouvernance et les mécanismes d'information, de concertation et de coordination, ainsi que le suivi des objectifs de conservation de la biodiversité et de l'état des milieux naturels.
- Poursuivre les démarches en vue de l'obtention du statut permanent de protection (25 ans minimum) du paysage humanisé de L'Île-Bizard au registre des aires protégées du Québec.
- Évaluer la possibilité de relier l'île à la gare du REM à Laval par un pont réservé à la mobilité active.
- Étudier la possibilité d'améliorer les déplacements entre le secteur de L'Île-Bizard et les autres secteurs du Grand parc de l'Ouest, notamment par l'implantation d'un lien fluvial sur la rivière des prairies.



L'île Sainte-Hélène et Notre-Dame

- Mettre en œuvre le Plan directeur de conservation, d'aménagement et de développement 2020-2030 du parc Jean-Drapeau et mettre à jour les plans d'action qui y sont rattachés périodiquement.
- Élaborer des outils stratégiques qui guideront la prise de décisions, tout en assurant la consultation et la participation publiques.
- Développer un plan d'affaires et un modèle de financement innovant pour réaliser des projets d'infrastructure et d'aménagement assurant leur pérennité à long terme.
- Déterminer des usages et des vocations cohérentes pour le parc Jean-Drapeau, des mesures transitoires pour les bâtiments et les espaces sous-occupés, des options de mobilité tout en établissant une connectivité avec les territoires limitrophes aux îles.
- Développer des partenariats pour la réhabilitation des actifs, le développement économique et touristique et l'offre de mobilité, notamment le réseau de navette fluviale.
- Renforcer la complémentarité des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame avec la Cité du Havre et améliorer la lisibilité de l'ensemble du site d'Expo 67.

Les rapides de Lachine et ses îles

- Bonifier l'offre en installations d'accueil et activités récréatives des parcs des Rapides, Stinson et Ranger et améliorer l'accessibilité au parcours riverain pour les piétons et les cyclistes.
- Développer des outils afin d'encadrer le développement immobilier de façon à favoriser la protection et la mise en valeur des composantes paysagères du parcours riverain ainsi que des sites patrimoniaux.
- Élaborer un plan de mise en valeur favorisant les liens visuels vers l'île aux Hérons et les éléments d'intérêt du paysage afin de créer des opportunités de contemplation.

L'Île-des-Sœurs

- Réaliser un exercice d'analyse du paysage et du cadre bâti de L'Île-des-Sœurs pouvant comprendre une étude typomorphologique et une caractérisation patrimoniale des types de bâtiments. Se doter d'outils permettant d'évaluer, entre autres, si une révision réglementaire locale

est souhaitable pour atteindre les objectifs de transition écologique et de développement harmonieux et équitable.

- Contribuer au projet de réaménagement et de mise en valeur des berges, à la suite de la déconstruction de l'ancien pont Champlain, en considérant notamment les thèmes suivants :
 - la connectivité des sentiers piétonniers et l'amélioration de la piste de l'estacade;
 - l'aménagement d'un espace de biodiversité;
 - l'aménagement d'espaces publics appropriables (points de vue sur le fleuve et la ville, espaces de repos, etc.);
 - la commémoration de la présence autochtone et de la contribution des religieuses;
 - l'utilisation de matériaux d'origine et des piliers du pont conservés comme vestiges, dans l'aménagement d'un belvédère.
- Assurer le maintien du patrimoine lié au concept de cité-jardin, le mettre en valeur et inscrire les réalisations dans la continuité des œuvres architecturales et paysagères formant le patrimoine moderne et postmoderne de l'île, autant sur le domaine public que sur le privé.
- Adapter le concept de cité-jardin aux besoins contemporains en termes de déplacements actifs utilitaires (trajets entre des bâtiments, autour d'un bâtiment ou à travers un bâtiment, si applicable, pour atteindre une destination ou un réseau primaire).
- Faciliter les déplacements actifs visant une meilleure connexion entre les quartiers, leurs équipements collectifs et leurs commerces :
 - prendre les actions requises pour compléter le bouclage du parcours riverain cyclable et piéton;
 - poursuivre les étapes menant à la réalisation du projet de lien entre les deux rives de Verdun (passerelle), en cohérence avec les contraintes techniques relevées dans l'étude préliminaire de faisabilité.
- À la suite de l'implantation de la refonte des réseaux d'autobus amorcée par la STM, assurer un arrimage des trajets avec les besoins liés à l'évolution de l'occupation du territoire et compléter l'application de la stratégie d'intermodalité avec des liens de mobilité active performants.



L'ensemble des îles de l'est

- **Prévoir une planification arrimée entre le parc-nature du Ruisseau-De Montigny et les îles Lapierre, Gagné, Rochon et Boutin afin de préserver leur biodiversité.**
- **Valoriser les liens visuels vers l'archipel du Mitan composé par l'île du Moulin, l'île Mignerons, l'île du Bois Debout, l'île du Mitan et l'îlot à Charpentier, archipel localisé sur le couloir migratoire de l'Atlantique depuis le ruisseau Pinel.**
- **Valoriser la connexion au sein du Grand parc de l'Est entre le secteur de la coulée Grou, le secteur de la Pointe-aux-Prairies, l'île Bonfin et l'île Haynes en trouvant l'équilibre entre les aménagements récréatifs et la préservation de l'écosystème riverain et aquatique.**
- **Collaborer avec la Ville de Varennes pour la mise en place d'un parc métropolitain sur l'île Sainte-Thérèse afin de favoriser l'accès à l'île depuis la rive et d'optimiser le potentiel récréatif du secteur.**
- **Étudier et développer le réseau de mobilité aquatique active afin de relier les îles et sécuriser les déplacements.**

L'Île-de-la-Visitation

- **Compléter la planification et mettre en œuvre le projet de réhabilitation et de mise en valeur de l'espace public réalisé en 1998 au site des moulins pour révéler l'héritage historique du Sault-au-Récollet.**
- **Dans le cadre du programme de réhabilitation des berges des grands parcs riverains de la Ville de Montréal, restaurer 1,4 km de berges dégradées dans le parc en visant la sécurité du public et des infrastructures, en améliorant les fonctions écologiques et la résilience des berges et en assurant l'aménagement d'accès diversifiés et sécuritaires à l'eau.**



Le mont Royal

- **Assurer un suivi concerté des interventions réalisées dans les milieux construits et aménagés.**

Cette mesure vise à développer des indicateurs de suivi permettant d'avoir une connaissance détaillée des interventions réalisées, de recueillir l'information et d'en effectuer le bilan périodique.

- **Poursuivre la collaboration avec les grandes institutions dans le cadre de la planification concertée afin d'assurer la cohérence des interventions et, par ricochet, d'accroître la connaissance du mont Royal et de ses patrimoines.**
- **Diversifier les leviers financiers pour protéger la montagne, innover en termes de protection et de rehaussement des milieux naturels, acquérir les connaissances et assurer l'exemplarité en termes de valorisation des patrimoines.**
- **Élaborer, réviser et mettre en œuvre les outils de planification pour le mont Royal :**
 - réviser le Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal;
 - élaborer et mettre en œuvre le Plan de conservation du parc du Mont-Royal;
 - mettre en œuvre la Vision actualisée d'accessibilité du mont Royal;
 - élaborer une stratégie de gestion des eaux à l'échelle des bassins versants de la montagne.

- **Effectuer une analyse des freins réglementaires relatifs aux aires gazonnées pour favoriser la gestion différenciée et la présence d'espèces floristiques nécessaires à la présence d'espèces fauniques en situation précaire sur le site patrimonial et émettre des recommandations en vue de l'adaptation de la réglementation, le cas échéant.**
- **Développer un programme d'aide financière et d'accompagnement pour lutter contre les espèces envahissantes menaçant les écosystèmes.**
- **Multiplier les interventions d'aménagement et déployer une stratégie visant à informer, guider et sensibiliser les clientèles à la fragilité des milieux naturels des parcs de même qu'assurer l'application réglementaire en cette matière afin d'encourager les comportements responsables, sécuritaires et respectueux des lieux.**
- **Consolider le patrimoine bâti des parcs du Mont-Royal en restaurant et requalifiant les constructions existantes.**
- **Planter des pôles d'accueil afin d'équilibrer l'offre de services à l'échelle de la montagne et réaliser des aménagements favorisant l'accessibilité universelle à proximité des entrées principales du mont Royal.**
- **En collaboration avec les communautés autochtones, déployer la démarche de réconciliation de la Ville sur le territoire de la montagne afin de reconnaître et célébrer les présences passées et présentes ainsi que développer les interventions de protection et de mise en valeur à venir.**



Le Vieux-Montréal

- **En cohérence avec le Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal (2013), adopter le Plan d'action du Vieux-Montréal 2024-2050 afin de soutenir la mise en œuvre des grandes intentions identifiées en concertation avec la communauté locale, notamment les suivantes :**

- implanter progressivement une première zone à priorité piétonne (ZPP), premier jalon de l'implantation d'une zone zéro émission (ZZE), à l'échelle du Vieux-Montréal à titre d'intervention phare de mise en valeur du site patrimonial;
- développer des outils de mise en valeur et des lignes directrices d'aménagement du domaine public des interventions d'envergure à être réalisées, ainsi que celles implantées dans une phase transitoire antérieure afin d'assurer la cohérence et la qualité des interventions dans le site patrimonial;

- poursuivre les efforts de mise en valeur de la Cité administrative, des parcours d'intérêt et d'entrée du quartier, des places publiques ainsi que la mise en œuvre du Plan lumière en cohérence avec l'importance historique, culturelle et patrimoniale des lieux et des bâtiments;
- développer une stratégie de réhabilitation et d'occupation pour les immeubles patrimoniaux municipaux sous-utilisés, dont l'ancienne caserne centrale de pompiers, le marché Bonsecours, l'ancien palais de justice de Montréal (édifice Lucien-Saulnier), afin d'assurer une cohérence et une complémentarité des vocations futures avec les besoins de proximité de la communauté locale;
- soutenir la mise en œuvre de stratégies concertées en matière de cohabitation, d'accessibilité aux services de proximité et aux équipements publics, de tourisme durable, incluant l'accès au fleuve;
- maintenir la réglementation sur l'interdiction des locations touristiques dans le Vieux-Montréal (excluant la résidence principale).



Le centre-ville

- **Soutenir les efforts de rénovation durable pour les immeubles de bureaux de catégories B et C à travers la création et la bonification de programmes gouvernementaux.**
- **Soutenir la vie économique nocturne par des aménagements adaptés aux pratiques nocturnes, des encadrements permettant d'assurer une saine cohabitation des usages et la réalisation de projets d'occupation transitoire et temporaire destinés à la diffusion artistique.**

La création d'une zone de vitalité nocturne au centre-ville, dans un secteur disposant d'une importante concentration d'activités économiques et culturelles nocturnes, permettra, sous une gouvernance commune, de tester certaines des initiatives envisagées par la Ville pour consolider la vitalité des nuits montréalaises.

- **Développer une stratégie d'ensemble pour le stationnement au centre-ville emblématique, incluant le stationnement hors rue privé, afin d'optimiser l'utilisation de la bordure de rue en intervenant notamment sur la tarification, la mobilité partagée, la mutualisation et la décarbonation des véhicules.**
- **Déployer progressivement une zone à priorité piétonne (ZPP) et une zone zéro émission (ZZE) à l'intérieur des limites du centre-ville élargi.**
- **Encadrer les enseignes éclairées en hauteur afin de minimiser la pollution lumineuse.**
- **Favoriser une gestion de l'affichage commercial permettant l'animation sur rue dans le respect du cadre bâti et permettant la cohabitation d'une mixité d'usages, notamment résidentiels.**

- **Poursuivre une meilleure intégration des grandes infrastructures, dont les autoroutes et les corridors ferroviaires, dans l'environnement urbain.**

Cette mesure vise à saisir les occasions offertes par les projets de transport majeurs (transformation de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain, réaménagement de la rue Notre-Dame Est, prolongement de la rue de la Commune Est en surélévation, abords du pont Jacques-Cartier) pour rehausser la perméabilité au sein des quartiers à travers des déplacements actifs et collectifs sécuritaires et efficaces.

- **Bénéficier de l'ensemble des leviers disponibles pour augmenter les superficies d'espaces verts publics et privés accessibles au public notamment à travers l'assouplissement du 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 (17-055) et par l'aménagement de nouveaux parcs dans les secteurs denses (parc Ville-Marie dans le territoire du PPU du Quartier des gares et parcs dans le territoire du PPU des Faubourgs).**
- **Mettre en place une stratégie d'ensemble pour la reconversion et la réutilisation d'immeubles institutionnels et religieux pouvant comprendre des mesures incitatives et un cadre réglementaire adapté à un tissu abritant une concentration importante de ces équipements comme c'est le cas au centre-ville.**
- **Élaborer un règlement relatif au zonage incitatif afin de favoriser, notamment, l'atteinte des objectifs du centre-ville.**
- **Appuyer la réalisation de projets pilotes en technologies propres et leur commercialisation à travers des alliances avec le milieu de la recherche et de l'éducation, le secteur public et privé.**

**Mesures associées
au chapitre 4**

Les secteurs d'opportunité



Les « Quartiers inclusifs et résilients » (QIR)

- **Prioriser l'utilisation de leviers municipaux dans les secteurs vulnérables et prioritaires.**

Cette mesure vise à coordonner et accompagner des interventions intensives pour l'amélioration de la qualité du cadre de vie dans les secteurs vulnérables et prioritaires. Cette coordination va se faire notamment via les Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM). Cette mesure vise à s'assurer que l'ensemble des leviers municipaux priorisent, entre autres critères, les secteurs cumulant les vulnérabilités pour la réalisation de projets intégrés et structurants.

- **Élargir l'approche « Quartiers inclusifs et résilients » (QIR) à tout le territoire à partir de 2026.**

Cette mesure vise, à partir de l'expérience des milieux témoins QIR, à considérer et à appliquer l'approche sur l'ensemble du territoire montréalais avec la prise en compte des vulnérabilités dans la priorisation des interventions, et ce, telles que définies par l'indice d'équité des milieux de vie. Cette mesure vise également à s'assurer que les projets de transformation urbaine visés par l'approche QIR bénéficient également aux populations environnantes des secteurs visés.