Plan d'urbanisme et de mobilité 2050



Projet pour consultation
Résumé

Table des matières

Résumé du projet de Plan d’urbanisme et de mobilité

La transition écologique, une nouvelle façon de penser et de faire la ville 3
La vision 2050 du Montréal de demain : pour une ville verte, juste et résiliente 5
La stratégie montréalaise 12
Les territoires emblématiques 29
Les secteurs d’opportunité 34
Les affectations du sol 36
La stratégie de mise en œuvre 38
Les prochaines étapes 39

La transition écologique, une nouvelle façon de penser et de faire la ville

Le Plan d'urbanisme et de mobilité est l'occasion pour les décideurs, les acteurs de la société ainsi que pour l'ensemble de la population de se projeter sur le long terme et de définir une direction commune sur l'avenir de l'aménagement du territoire et de la mobilité à Montréal.

Le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) est le document maître qui établit la vision d'avenir pour le territoire de la Ville de Montréal et les lignes directrices de son organisation spatiale et physique. Il a une valeur juridique puisque son contenu est déterminé par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (R.L.R.Q., c. A-19.1.).

Pour Montréal, où les compétences en matière d'urbanisme sont partagées entre les 19 conseils d'arrondissement et le conseil municipal, un document complémentaire y est inclus. Celui-ci précise comment la réglementation des arrondissements doit être adaptée pour favoriser l'atteinte des objectifs et la réalisation des intentions exprimées dans le PUM.

Enfin, le PUM planifie de façon intégrée l'urbanisme et la mobilité, localise et priorise les parties du territoire devant être consolidées et identifie pour une diversité de besoins les solutions à mettre en place pour y répondre (logement, transports actifs et collectifs, parcs et espaces verts, patrimoine, etc.).

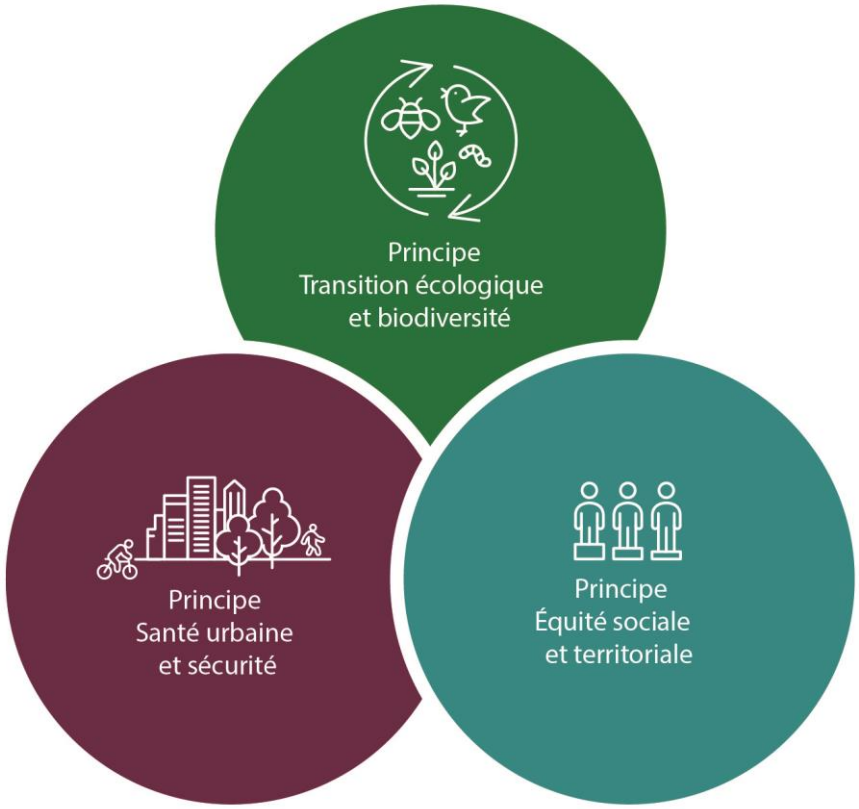


Avenue Park Stanley – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

© Mélanie Dusseault

Les principes directeurs

Chaque intervention proposée dans le PUM doit être l'occasion de soutenir la transition écologique et la biodiversité, la création d'environnements favorisant la santé et la sécurité, ainsi que l'équité sociale et territoriale.



Structure du document

Partie 1 – Le cadre de référence

- Chapitre 1 – La vision
- Chapitre 2 – La stratégie montréalaise

Partie 2 – Le cadre sectoriel

- Chapitre 3 – Les territoires emblématiques
- Chapitre 4 – Les secteurs d'opportunité

Partie 3 – Le cadre d'action

- Chapitre 5 – Les affectations du sol
- Chapitre 6 – Le document complémentaire
- Chapitre 7 – La mise en œuvre



Consultation des enfants
Raconte-moi ta ville

© Valérie Paquette

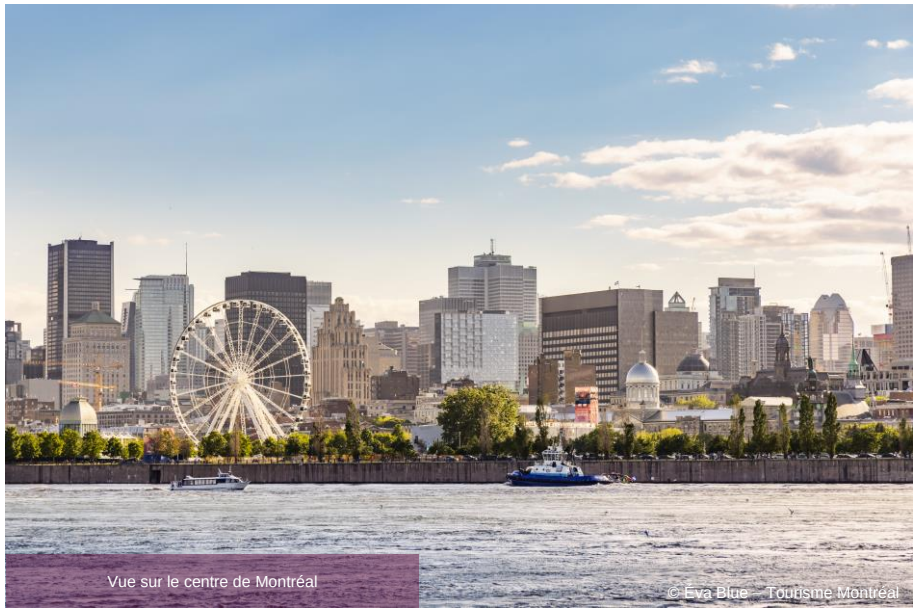
La vision 2050 du Montréal de demain : pour une ville verte, juste et résiliente

Les villes sont au premier rang de la réponse aux défis environnementaux, sociaux et économiques. Pour relever ces défis, Montréal présente une vision forte et audacieuse qui se décline selon trois échelles : la métropole, les quartiers, l’humain. Cette vision doit guider nos choix et nos actions et interpelle également tous les paliers gouvernementaux. La réussite d’une transition écologique équitable d’ici 2050 en dépend. Heureusement, la communauté montréalaise est fortement mobilisée autour de ce projet de transition et elle dispose d’atouts considérables pour le réussir.



Maillage des réseaux actifs et collectifs sur l’avenue Laurier Ouest – Arrondissement d’Outremont

© Mathieu Sparks



Vue sur le centre de Montréal

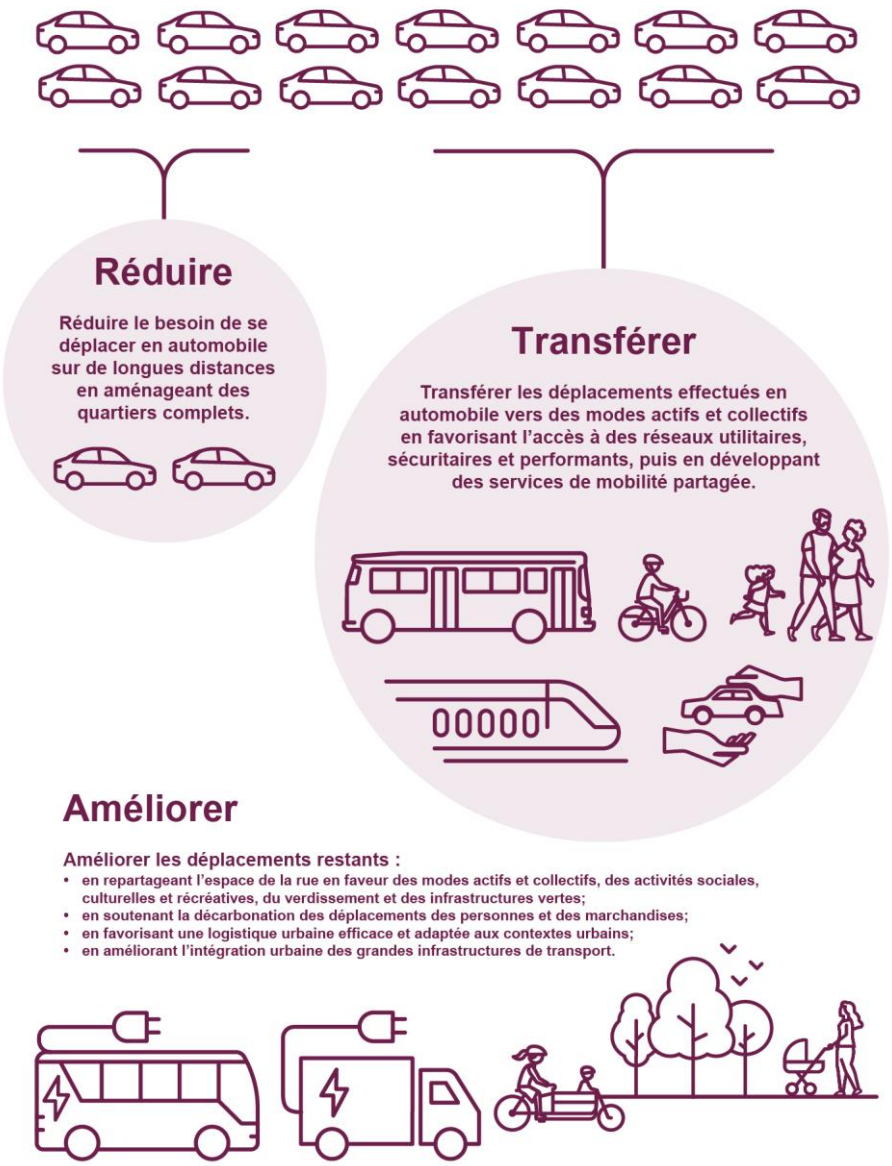
© Eva Blue – Tourisme Montréal

1. Notre métropole soutenue par un réseau de mobilité durable

Le PUM entend utiliser tous les leviers en matière d'urbanisme et de mobilité pour lutter efficacement contre les changements climatiques et atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Pour ce faire, les solutions doivent permettre de réduire le besoin de se déplacer par des modes de transport motorisés individuels, de transférer la majorité des déplacements vers des modes actifs et collectifs et d'améliorer la performance des déplacements motorisés restants.

Pour réussir, Montréal doit agir sur :

- le développement des réseaux de transport actif et collectif et la croissance de leur offre de service;
- la modernisation des infrastructures et des équipements des réseaux de mobilité;
- l'intensification de l'occupation du territoire afin d'en maximiser les cobénéfices;
- la transformation de la mobilité motorisée;
- l'occupation optimale et harmonieuse du sol.



Vision 2050 du réseau de transport collectif structurant



Note : En 2050, Montréal dispose d'un réseau de transport collectif structurant étendu qui dessert efficacement et équitablement l'ensemble d territoire tout en contribuant à l'atteinte des cibles métropolitaines et gouvernementales en matière de mobilité et d'environnement. Ce réseau traduit la poursuite en continu des efforts de développement entrepris au cours des décennies précédentes. La performance du réseau de transport collectif structurant est notamment rehaussée par rapport à 2040 par l'ajout d'une nouvelle ligne de métro (ligne rose), le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'ouest ainsi que l'extension du réseau de tramway sur l'ensemble du territoire.

Avant de procéder à leur réalisation, les interventions projetées dans cette vision devront faire l'objet d'études d'opportunités, de faisabilité et d'analyses financières par les instances de planification désignées et obtenir l'aval du gouvernement du Québec.

Réseau de transport collectif structurant

- Réseau de métro
- Réseau express métropolitain
- Tramway
- Service rapide par bus
- Train de banlieue
- Prolongement vers l'extérieur de l'île

Stations et gares additionnelles

- REM
- Train banlieue

Vision 2050 des réseaux de transport actif



La carte présente l'ambition de Montréal de se doter d'ici 25 ans d'un réseau cyclable supérieur complet, sécuritaire, convivial et efficace sur l'ensemble du territoire. Les voies cyclables qui demeurent à être réalisées feront l'objet d'une planification rigoureuse qui permettra de confirmer les tracés proposés et les aménagements les mieux adaptés aux milieux traversés. Dans l'éventualité où les caractéristiques de la rue poseraient des enjeux d'aménagement pour l'implantation d'un axe du réseau cyclable, des études seront réalisées pour préciser les solutions optimales et innovantes à mettre en place en matière de partage de la rue dans une optique de mobilité durable.

La vision de développement du réseau piétonnier sera initiée par la mise en place des premières zones à priorité piétonne ainsi que la réalisation de corridors verts qui s'ajoutent au réseau piétonnier déjà présent sur le territoire. Ce réseau à priorité piétonne est aménagé pour favoriser la marche et les pauses pour une expérience en lenteur et en toute sécurité de la Ville. Les corridors verts sont des parcours récréatifs piétonniers et cyclables qui permettent de relier les grands parcs de la métropole par des aménagements sécuritaires, conviviaux et verdis.

Réseau cyclable supérieur existant

- Réseau express vélo (REV)
- Réseau principal

Réseau cyclable supérieur projeté

- Réseau express vélo (REV)
- Réseau principal

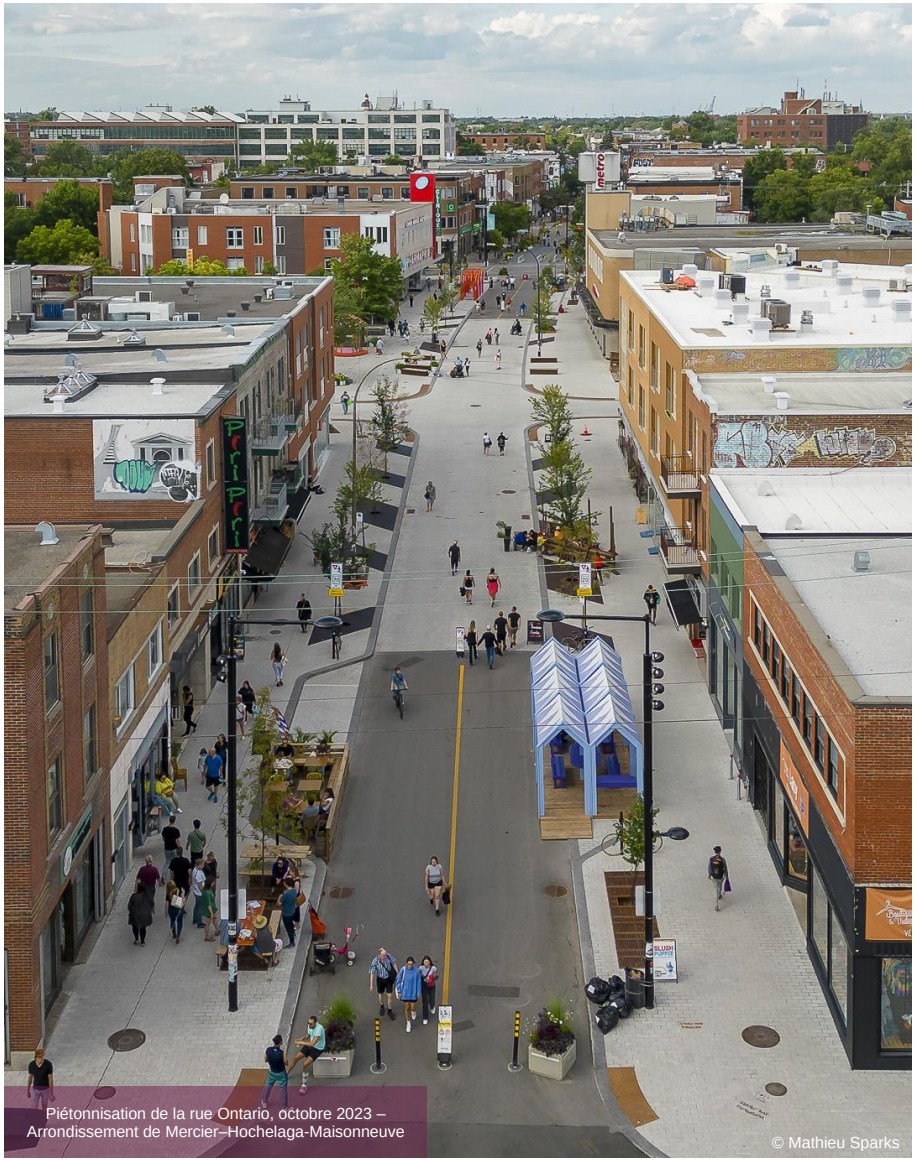
- Corridor vert
- Zone à priorité piétonne

2. Nos quartiers inclusifs et résilients

Les transformations de la ville doivent bénéficier à l'ensemble de la collectivité. Le développement de l'offre résidentielle, l'aménagement des rues, des espaces publics, des équipements collectifs et des bâtiments doivent favoriser l'inclusion de toutes et tous, l'accroissement de la biodiversité et l'amélioration de la résilience aux aléas climatiques.

Pour réussir, Montréal doit agir sur :

- les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation;
- la résilience des milieux de vie et l'accès aux lieux collectifs favorisant la vie de quartier;
- l'empreinte environnementale des bâtiments, des terrains et des infrastructures;
- le renforcement de la résilience des bâtiments et des infrastructures;
- l'accroissement de la place de la nature et de la biodiversité.



Piétonnisation de la rue Ontario, octobre 2023 – Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

© Mathieu Sparks



Mesures d'adaptation aux changements climatiques

1. Des infrastructures vertes qui recueillent les eaux pluviales
2. Des rives et des bâtiments moins vulnérables aux crues
3. Des sols naturels qui absorbent plus d'eau
4. De la verdure sur les toits et au sol qui réduit les effets de la chaleur
5. Des infrastructures plus résistantes aux épisodes de gel-dégel et aux tempêtes destructrices
6. Des bâtiments moins vulnérables aux aléas climatiques
7. Des eaux pluviales dirigées vers des zones de biorétention

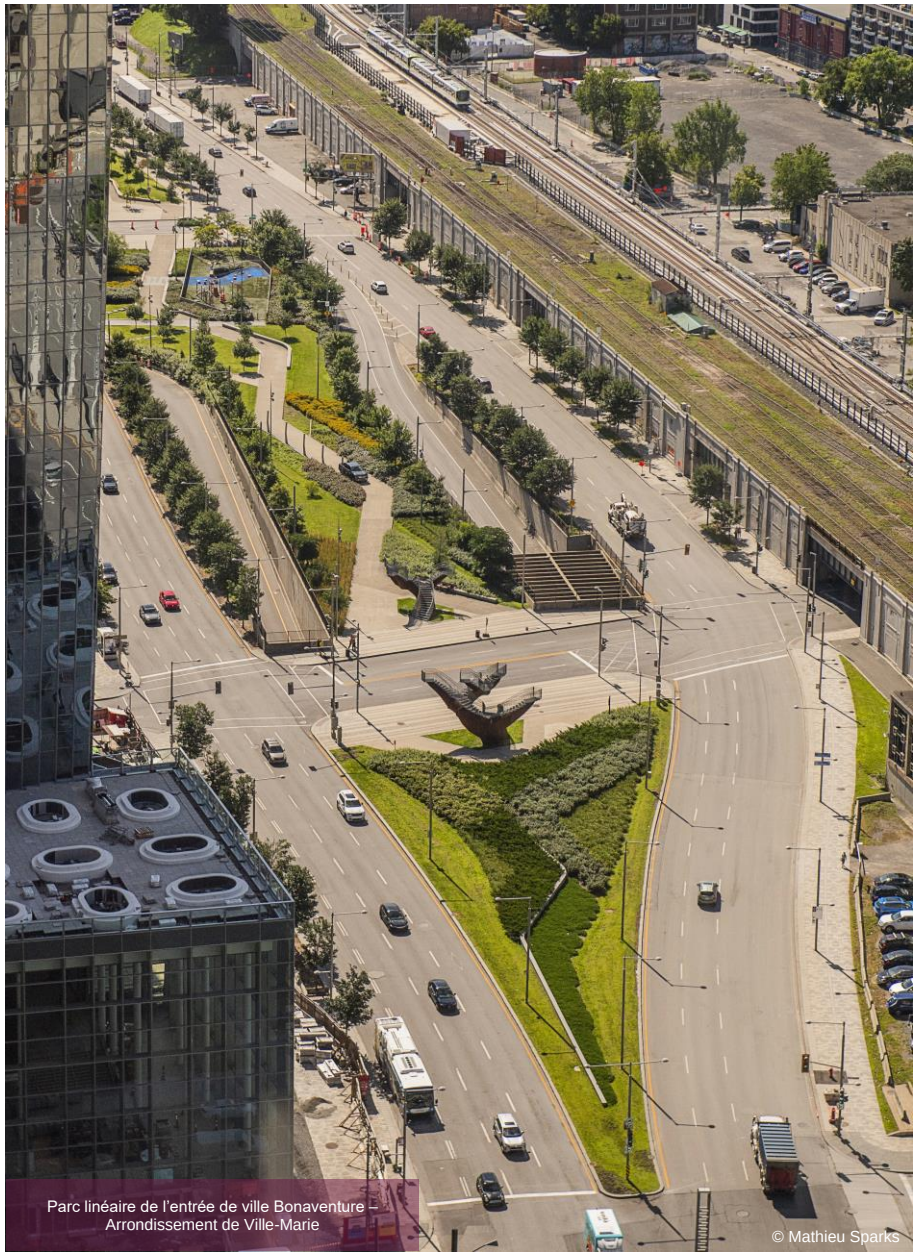
Source : Ouranos. (s.d.). ***Les villes et l'adaptation aux changements climatiques***, [Fiche en ligne repérée en 2021], et Ville de Montréal. (2017). *Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020 – Les constats, édition 2017*.

3. Notre expérience urbaine renouvelée

Montréal entend préserver et mettre en valeur son bâti et ses quartiers, son patrimoine et ses paysages, tout en soutenant leur évolution positive. Les améliorations apportées à la qualité des milieux de vie doivent ainsi contribuer à créer des environnements favorables à la santé et adaptés aux besoins diversifiés de la population.

Pour réussir, Montréal doit agir sur :

- le caractère inclusif, attrayant et innovant des aménagements urbains;
- le partage équitable de la rue au bénéfice du vivant;
- la mise en valeur de son patrimoine et de ses paysages;
- l’optimisation des sites à vocation économique;
- la réduction des nuisances;
- l’intégration des grandes infrastructures de transport à leur contexte.



Parc linéaire de l’entrée de ville Bonaventure – Arrondissement de Ville-Marie

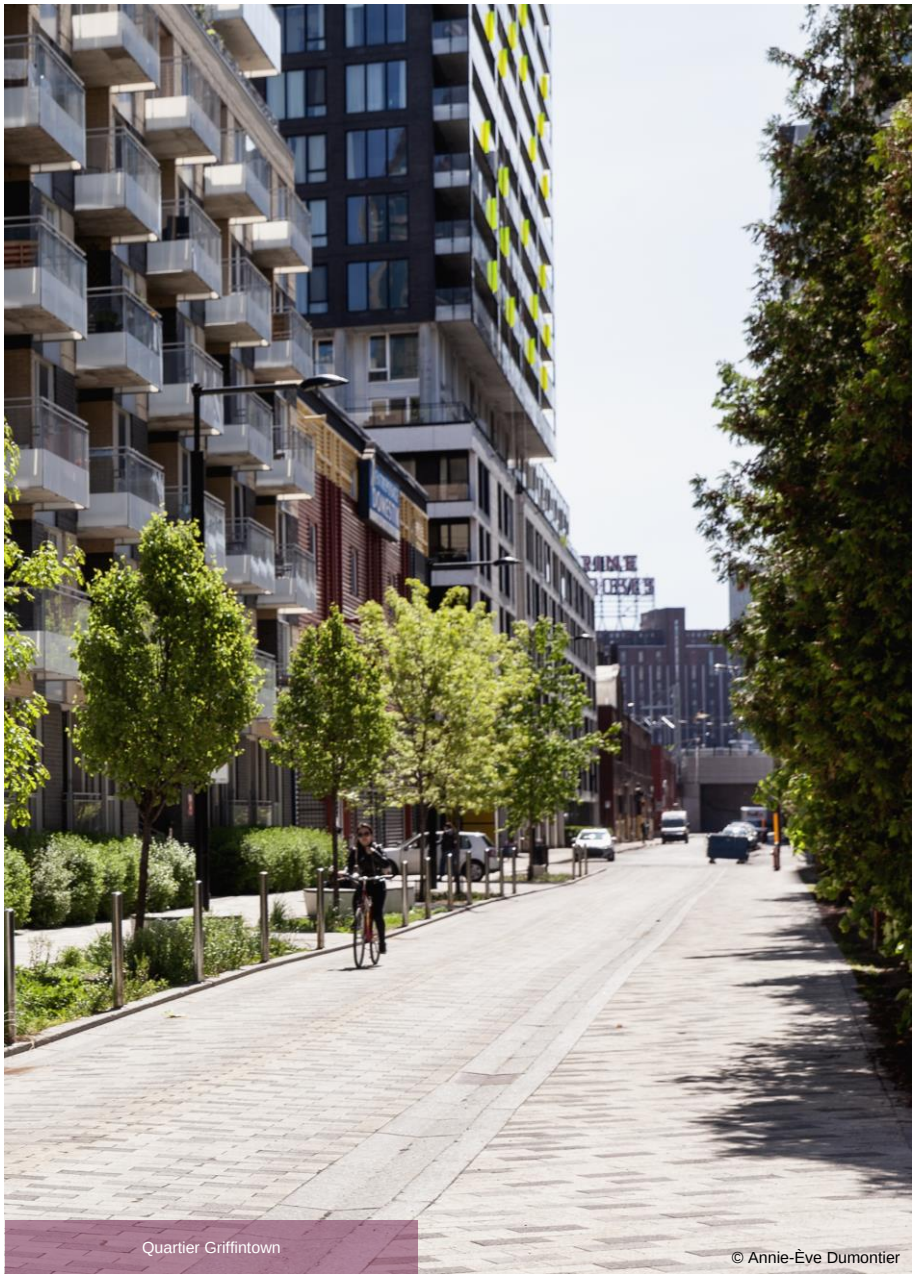
© Mathieu Sparks

La stratégie montréalaise

La stratégie montréalaise regroupe dix orientations et constitue les grandes lignes directrices d'aménagement du territoire. Elle aborde de façon transversale les composantes de l'urbanisme et de la mobilité. La somme de ces orientations met de l'avant une organisation stratégique des différentes fonctions sur le territoire. Ce programme est ambitieux. Il vise à répondre à l'ampleur des défis environnementaux et sociaux auxquels nous sommes collectivement confrontés et pour lesquels l'ensemble de la population montréalaise sera appelé à contribuer.

Orientations

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



Quartier Griffintown

© Annie-Ève Dumontier

Orientation 1

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

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



Réseau express vélo Saint-Denis – Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

© Mathieu Sparks

Objectifs

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

Cibles

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

Orientation 2

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

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

Objectifs

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

Cibles

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



L’intensification douce permet des transformations légères du cadre bâti en préservant les caractéristiques et les qualités des milieux établis.

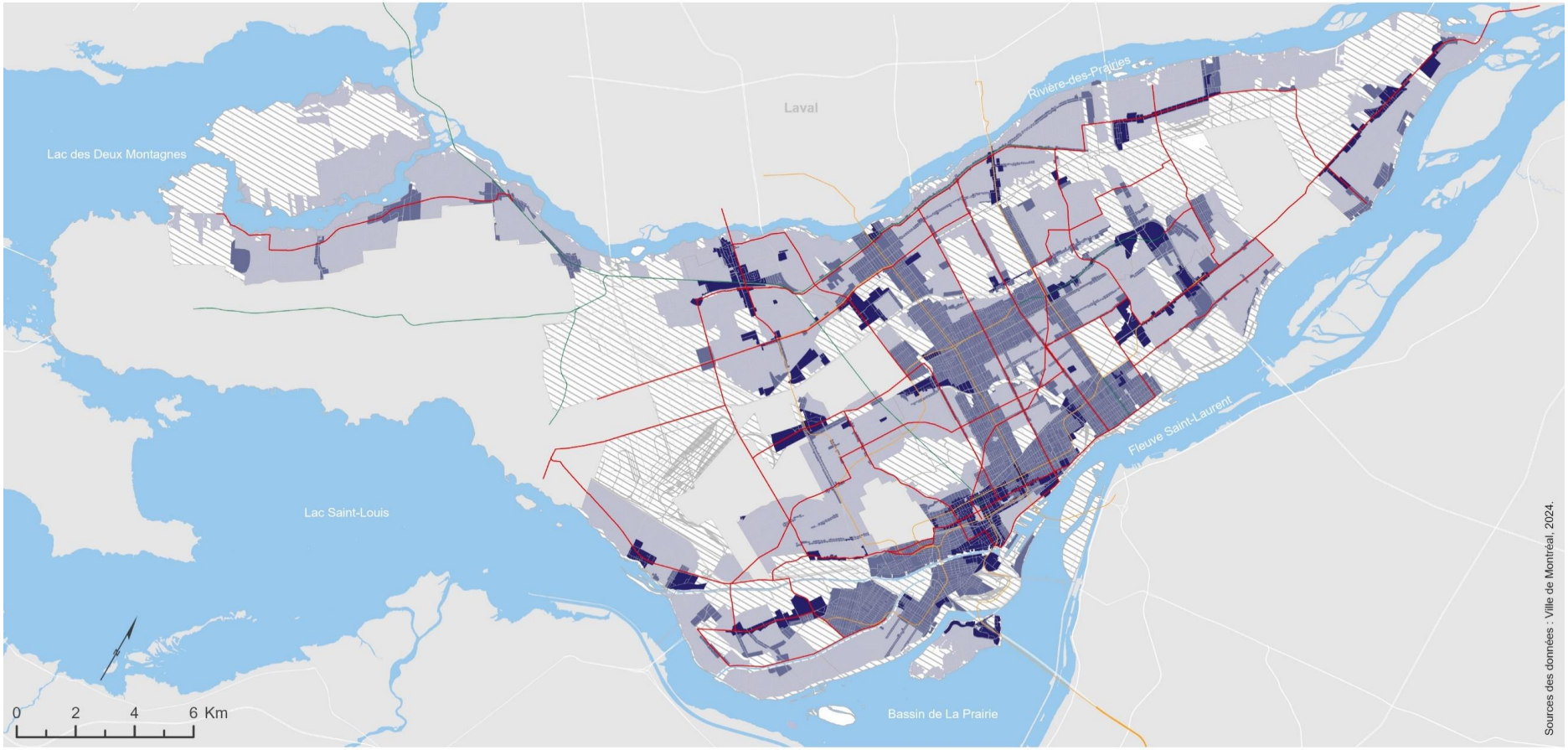


L’intensification intermédiaire permet des transformations du cadre bâti adaptées aux milieux dans les secteurs offrant des potentiels et bien connectés au réseau de transport collectif structurant.



L’intensification élevée permet des transformations d’envergure dans les grands secteurs à (re)développer, desservis ou à desservir par le transport collectif structurant.

Niveaux d'intensification



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

Niveau d'intensification

- Douce
- Intermédiaire
- Élevée
- Secteur excluant l'habitation

Réseau de transport collectif

- Réseau existant
- Réseau en réalisation
- Réseau projeté

Orientation 3

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

Montréal réaffirme sa volonté de faire du logement et du maintien de son abordabilité, sa priorité en habitation. Malgré 135 000 mises en chantier réalisées entre 2004 et 2021 et les efforts de production de logements abordables et sociaux, l'offre de logements reste insuffisante pour répondre aux besoins de la population montréalaise et à la capacité de payer des ménages. La difficulté d'accès au logement rend indispensable l'intervention des pouvoirs publics. En améliorant l'accès à un logement adapté aux besoins des Montréalaises et des Montréalais dans toute leur diversité, Montréal vise à demeurer une ville accueillante, équitable et inclusive. La production résidentielle doit soutenir la diversité des logements sans se faire au détriment de sa qualité. Une attention particulière est portée à la qualité de conception de ceux-ci ainsi qu'aux espaces qui les bordent et qui composent le prolongement du lieu de vie (balcons, cours, espaces communs, etc.). L'amélioration de la qualité doit également miser sur la lutte contre l'insalubrité des logements, l'entretien et la rénovation des bâtiments.



Habitations Saint-Michel Nord – Arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

© Louis-Étienne Doré

Objectifs

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

Cibles

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

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

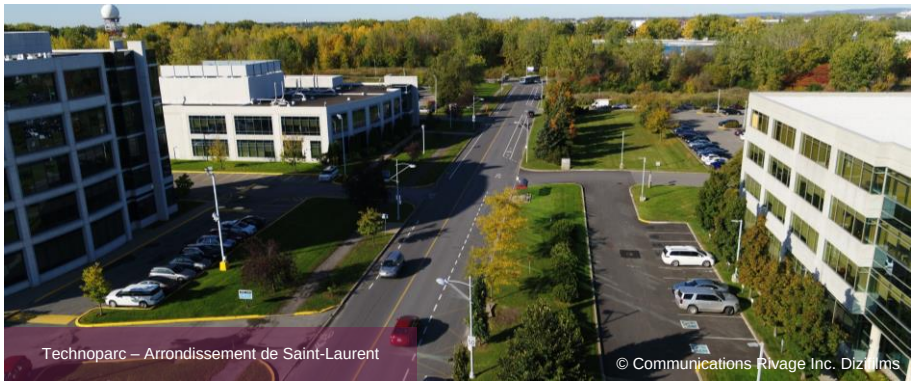
Logement social : logement locatif destiné aux ménages à revenu faible et modeste ou ayant des besoins particuliers, détenus et gérés par une entité qui assure leur vocation sociale de manière pérenne. Le logement social constitue une forme de logement hors marché.

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

Orientation 4

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

Montréal constitue la locomotive économique du Québec. Sa force repose sur une structure économique diversifiée, une forte concentration de talents, d'entreprises innovantes et créatives ainsi que d'institutions universitaires de grande qualité. Tirant profit de la présence du port et de l'interconnexion des réseaux de transport de marchandises sur son territoire, Montréal constitue par ailleurs un carrefour privilégié des échanges commerciaux et un important pôle logistique à l'échelle nord-américaine. Pour préserver sa capacité à attirer de nouveaux investissements et soutenir la vitalité de son économie, Montréal doit s'assurer de la disponibilité et de l'accessibilité de ses espaces à vocation économique et commerciale. La Ville propose donc de réaménager certains milieux industriels et commerciaux, comme les parcs industriels ou les grands centres commerciaux, de manière à utiliser de façon optimale l'espace disponible et à favoriser leur accessibilité à vélo et en transport collectif.



Technoparc – Arrondissement de Saint-Laurent

© Communications Rivage Inc. Dizaims

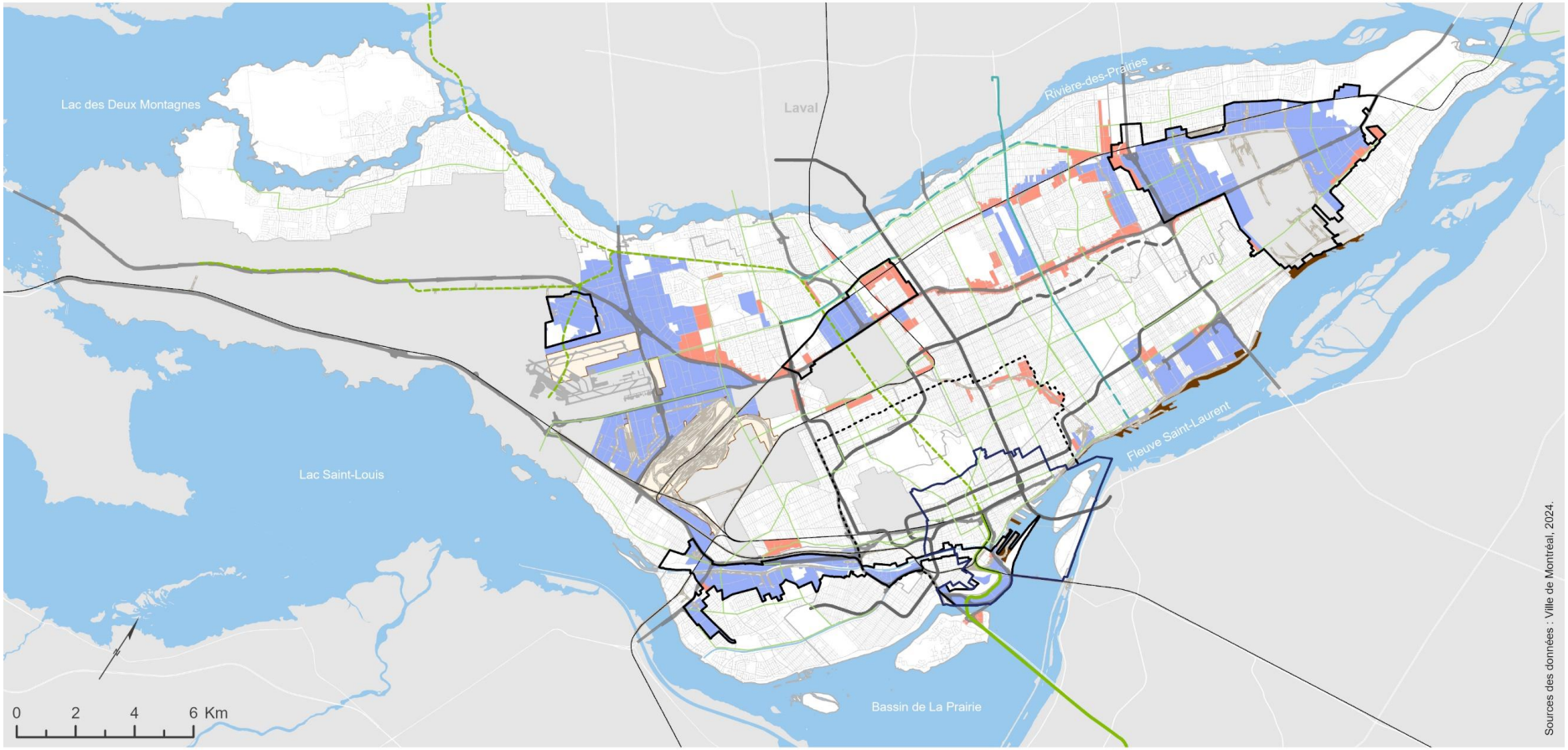
Objectifs

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

Cibles

- En 2050, les superficies de plancher au sein de secteurs à caractère industriel montréalais ont augmenté de 20,5 % par rapport à 2023 (+34,4 M pi^2).
- En 2050, 48 % des superficies des pôles d'emplois de Montréal sont accessibles à la fois par le réseau de transport collectif structurant et par le réseau cyclable supérieur.

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



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

- Secteurs à caractère industriel
- Secteurs d'activités diversifiées
- Secteurs économiques prioritaires
- Zone primaire du centre-ville
- Zone d'influence du centre-ville
- Réseau routier supérieur
- Réseau ferroviaire de transport de marchandises
- Gare de triage ferroviaire et aéroport
- Emprise portuaire

Réseau existant

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

Réseau en réalisation

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

Réseau projeté de transport collectif

- Réseau projeté de transport collectif

Orientation 5

Repartager équitablement l'espace de la rue

Les rues sont des composantes incontournables des milieux de vie montréalais. Ces espaces publics forment l'infrastructure primaire de la ville et ils doivent généralement assumer une grande diversité de fonctions parfois concurrentes (circulation, stationnement, voie réservée, trottoir, voie cyclable, équipements, terrasses, réseaux techniques, verdissement, installations culturelles, stockage de la neige, etc.).

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



Mobilité active et collective sur l'avenue Laurier Ouest – Arrondissement d'Outremont

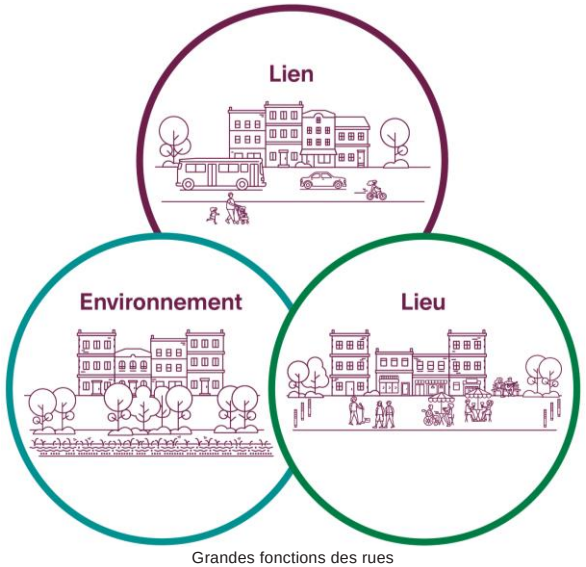
© Mathieu Sparks

Objectifs

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

Cibles

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



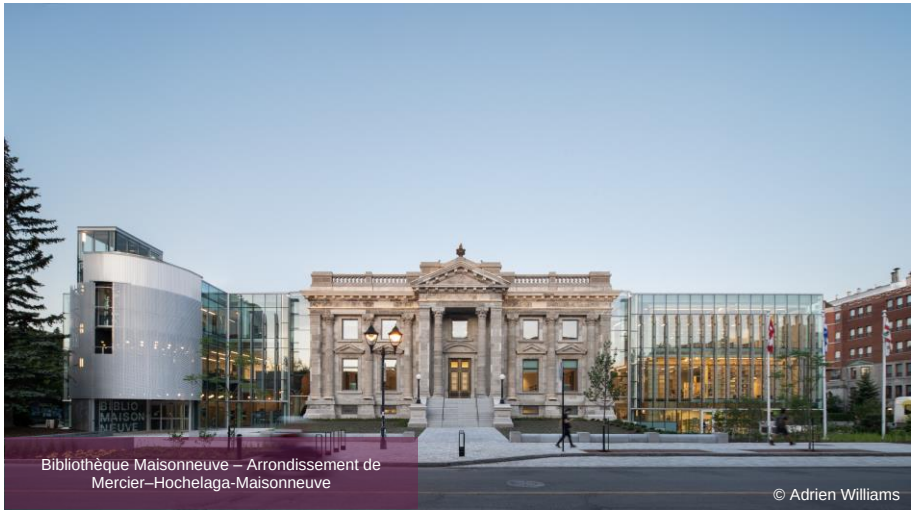
Grandes fonctions des rues

Orientation 6

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

Les lieux de la vie collective regroupent les équipements collectifs et les espaces publics fréquentés par la population montréalaise. Ils constituent les pôles d'ancrage publics de la vie de proximité, contribuant à la santé, à la culture, à l'éducation, au bien-être, à l'équité et au sentiment d'appartenance de l'ensemble de la population.

Ils sont particulièrement importants pour rassembler les Montréalaises et les Montréalais, leur permettre d'être actifs et de bénéficier de la qualité de vie en ville en toutes saisons. Ils permettent également de célébrer et de mettre en valeur l'apport essentiel des peuples autochtones et des différentes communautés culturelles appartenant à l'histoire et au développement de Montréal.



Bibliothèque Maisonneuve – Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

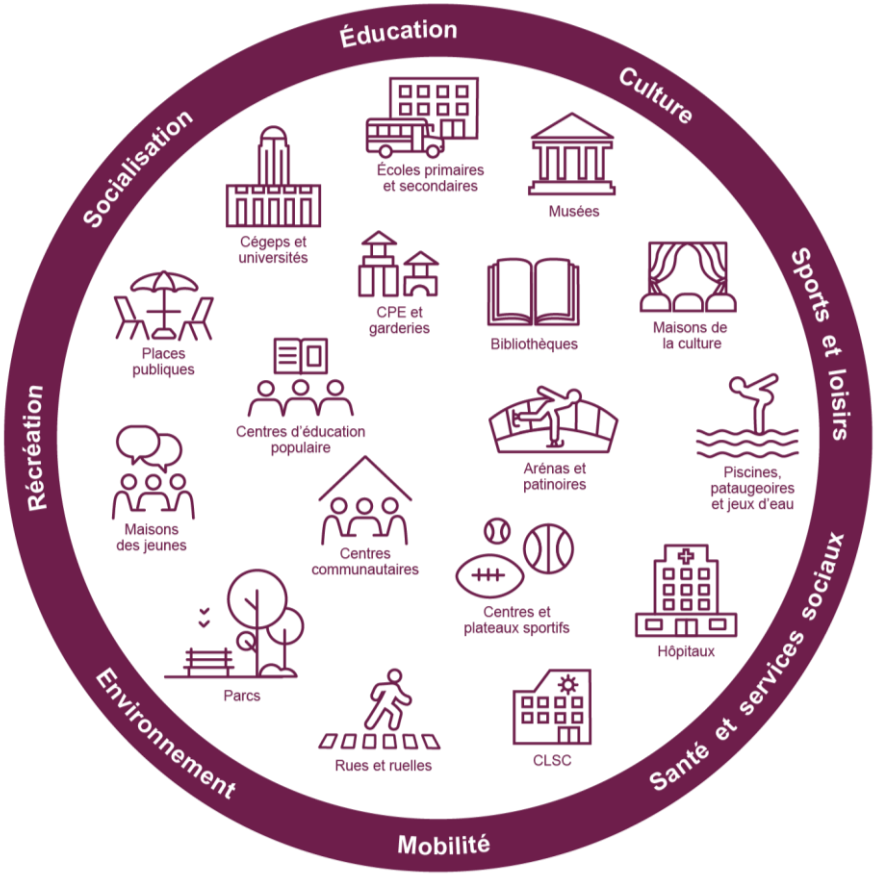
© Adrien Williams

Objectifs

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

Cibles

- En 2050, 30 500 m^2 de nouvelles superficies de bibliothèques sont ajoutés sur le territoire afin de maintenir un accès de qualité pour au moins 70 % des Montréalaises et des Montréalais.
- En 2050, dans les secteurs d'opportunité priorisés (chapitre 4), Montréal se fixe un seuil de 10 m^2 de parcs et espaces verts par habitant accessibles publiquement et à une distance de marche de 15 minutes ou moins.
- En 2050, 70 km du Réseau des corridors verts sont réalisés.



Types de lieux de la vie collective et diversité de leurs fonctions



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

© Les architectes FABG



Parc Dickie-Moore – Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension

© Ville de Montréal

Orientation 7

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

Dans le contexte d’une ville en constante évolution et appelée à se densifier de plus en plus, valoriser le patrimoine et les paysages permet à Montréal de mettre en valeur ce qui la distingue des autres métropoles. La Ville entend également valoriser ses territoires emblématiques ainsi que les repères visuels et identitaires issus de différentes époques et styles architecturaux qui marquent le territoire. Le patrimoine montréalais se particularise par la présence de plusieurs secteurs patrimoniaux qui reflètent notamment la qualité de nos quartiers traditionnels à partir desquels prennent forme nos milieux de vie et nos paysages du quotidien. Par l’entremise des ensembles industriels et institutionnels ainsi que d’une multitude de lieux de culte et d’immeubles patrimoniaux, le patrimoine montréalais présente un caractère monumental singulier. Le sous-sol montréalais préserve, quant à lui, une partie de notre héritage commun puisqu’il contient des vestiges archéologiques de grande valeur.


Parc Lahaie et église Saint-Enfant-Jésus – Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

© Daph & Nico – Tourisme Montréal

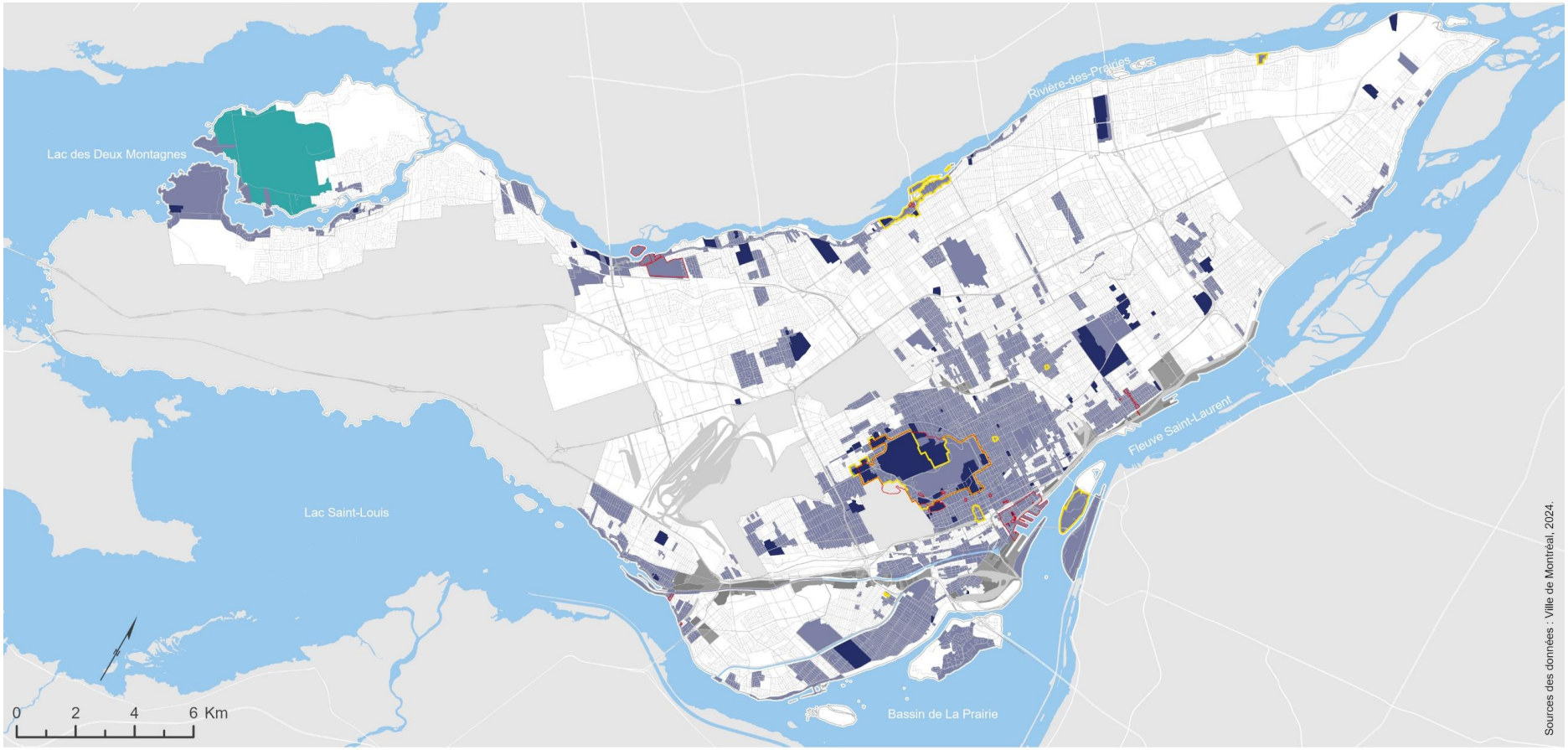
Objectifs

- Mettre en valeur les territoires et les paysages emblématiques montréalais
- Soutenir l’émergence et la mise en valeur des paysages locaux et des secteurs patrimoniaux
- Pérenniser les immeubles patrimoniaux, particulièrement les ensembles et les lieux de culte patrimoniaux
- Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine archéologique

Cibles

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

Patrimoine bâti et paysager



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

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

Orientation 8

Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine

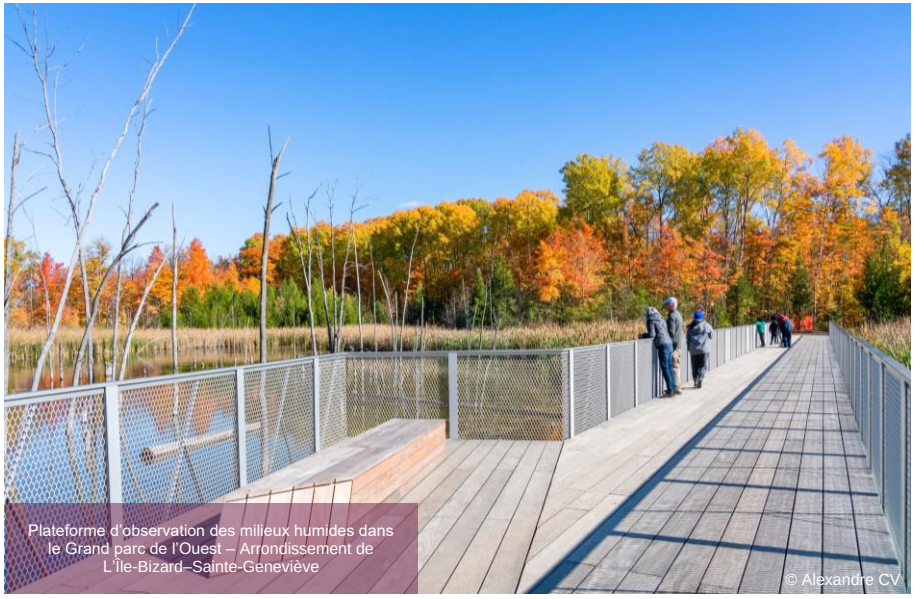
Pour accroître la place de la nature et de la biodiversité en ville, Montréal doit tout mettre en œuvre pour assurer la conservation à long terme des bois, des friches et des milieux humides et hydriques. Ceux-ci se situent dans les grands parcs comme les parcs-nature, dans d’autres parcs municipaux,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

Objectifs

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

Cibles

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



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

© Alexandre CV

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

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

Orientation 9

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

La transition écologique demande de revoir les façons de construire, de rénover et d'aménager les bâtiments, les terrains et les infrastructures. Pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et contribuer à la lutte contre les changements climatiques, Montréal développe une stratégie de sobriété et d'efficacité énergétique, de décarbonation et d'amélioration de la résilience aux aléas climatiques pour les bâtiments, les terrains et les infrastructures sur son territoire. Montréal entend ainsi abandonner progressivement les énergies fossiles et généraliser le recours aux énergies renouvelables dans les transformations du parc immobilier existant et dans les nouvelles constructions. Parallèlement, les bâtiments doivent être adaptés pour affronter un climat différent, plus instable et ponctué d'événements météorologiques extrêmes. L'adaptation concerne également l'ensemble des infrastructures et des équipements d'utilité publique.



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

© Louis-Étienne Doré

Objectifs

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

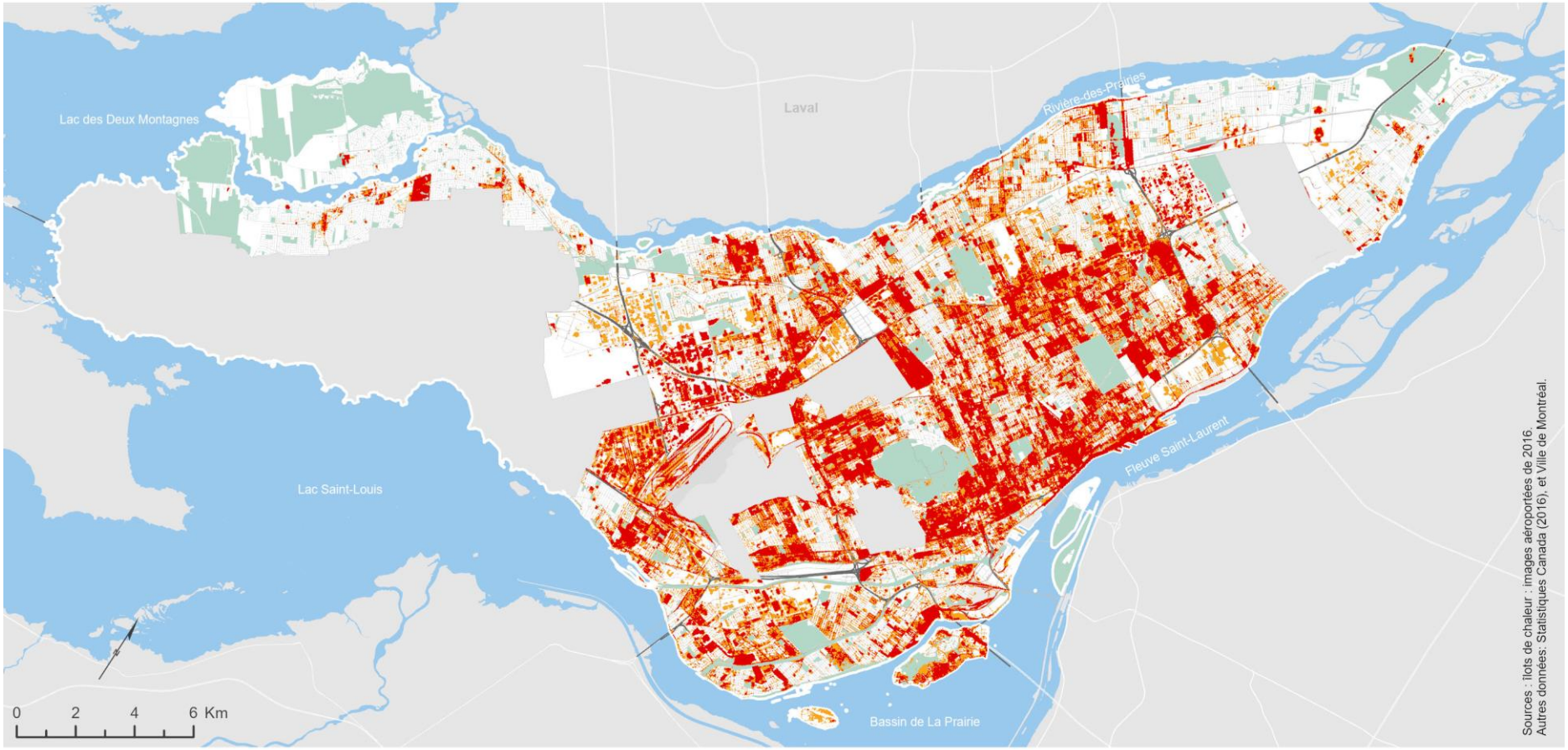
Cibles

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



Exemples de mesures de verdissement (multilogements)

Vulnérabilité aux vagues de chaleur



La carte illustre les secteurs de la ville présentant une vulnérabilité élevée et majeure aux vagues de chaleur. La vulnérabilité est un indice formé en multipliant les données sur les îlots de chaleur (sensibilité physique du territoire) avec la somme des sensibilités sociale (données démographiques et économiques), territoriale (infrastructures, sites critiques et lieux d'intérêts) et environnementale (canopée et milieux naturels) pouvant être impactés par la chaleur. La carte est fournie à titre indicatif afin de repérer les secteurs les plus vulnérables aux vagues de chaleur, et ainsi définir les interventions prioritaires à mettre en place.
Selon l'enquête épidémiologique de la Direction régionale de santé publique (DRSP), en lien avec la vague de chaleur de l'été 2018, les personnes matériellement défavorisées, les personnes isolées socialement, les personnes âgées et les personnes avec des maladies chroniques ou des troubles de santé mentale sévères sont particulièrement vulnérables aux vagues de chaleur.

Vulnérabilité aux vagues de chaleur
- Élevée
- Majeure

Parcs et espaces verts

Orientation 10

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

La prédominance de la mobilité motorisée dans les déplacements quotidiens des personnes et des marchandises se traduit dans l'espace urbain par une utilisation croissante du domaine public par les véhicules ainsi que par la présence de grandes infrastructures de transport dont l'empreinte sur les milieux traversés est généralement très importante. Montréal reconnaît l'importance d'agir pour inverser la tendance et réduire la dépendance aux modes de transport ainsi que la réduction du parc automobile, générant des impacts négatifs tant sur l'environnement, sur l'espace urbain que sur la santé publique. Montréal s'est notamment engagée à atteindre un bilan de zéro émission de GES d'ici 2040 pour les déplacements des personnes et des marchandises effectués sur son territoire et à réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves sur son réseau dans le même horizon. Elle entend également s'engager avec ses partenaires pour améliorer et repenser l'intégration urbaine des grandes infrastructures de transport.



Service d'autopartage Communauto

© Ville de Montréal

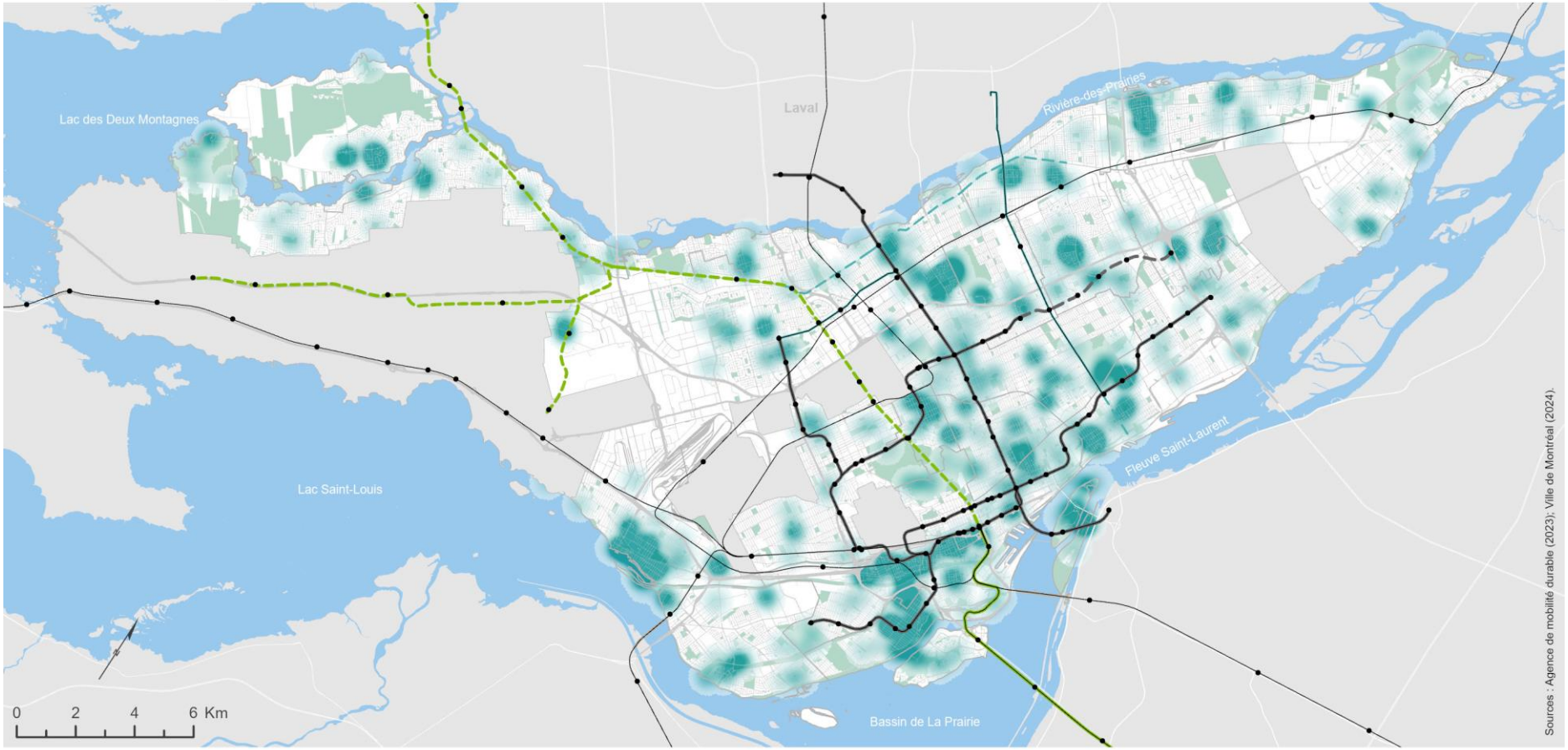
Objectifs

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

Cibles

- En 2050, 100 % des Montréalaises et des Montréalais ont accès à deux services de mobilité partagée (active et motorisée) à moins de 15 minutes de marche de leur lieu de résidence.
- En 2050, 100 % des véhicules légers immatriculés à Montréal sont décarbonés.

Potentiel d'implantation des pôles de mobilité



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

Densité de sites potentiels
Faible
Dense

Métro
Existant
Projeté

REM
Existant
Projeté

SRB
Projeté
Existant

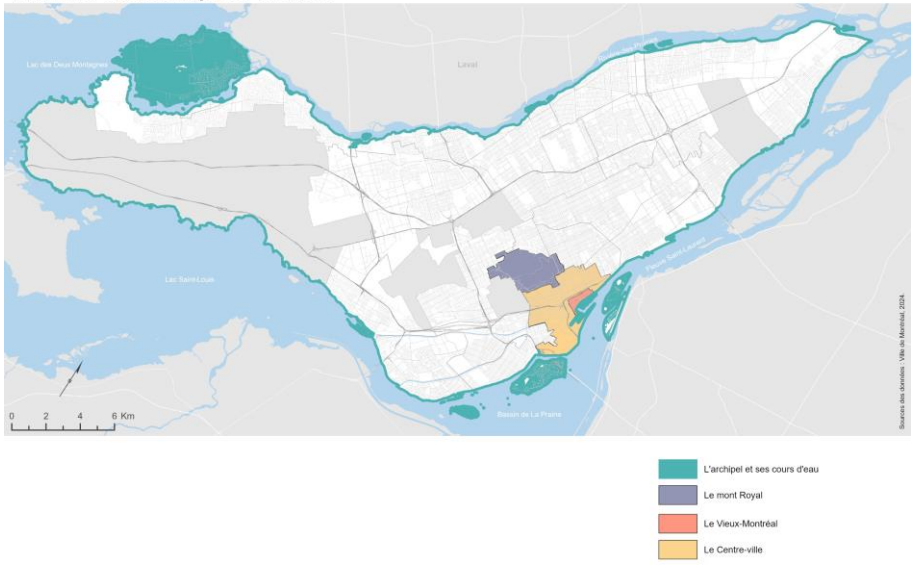
Train de banlieue
Existant

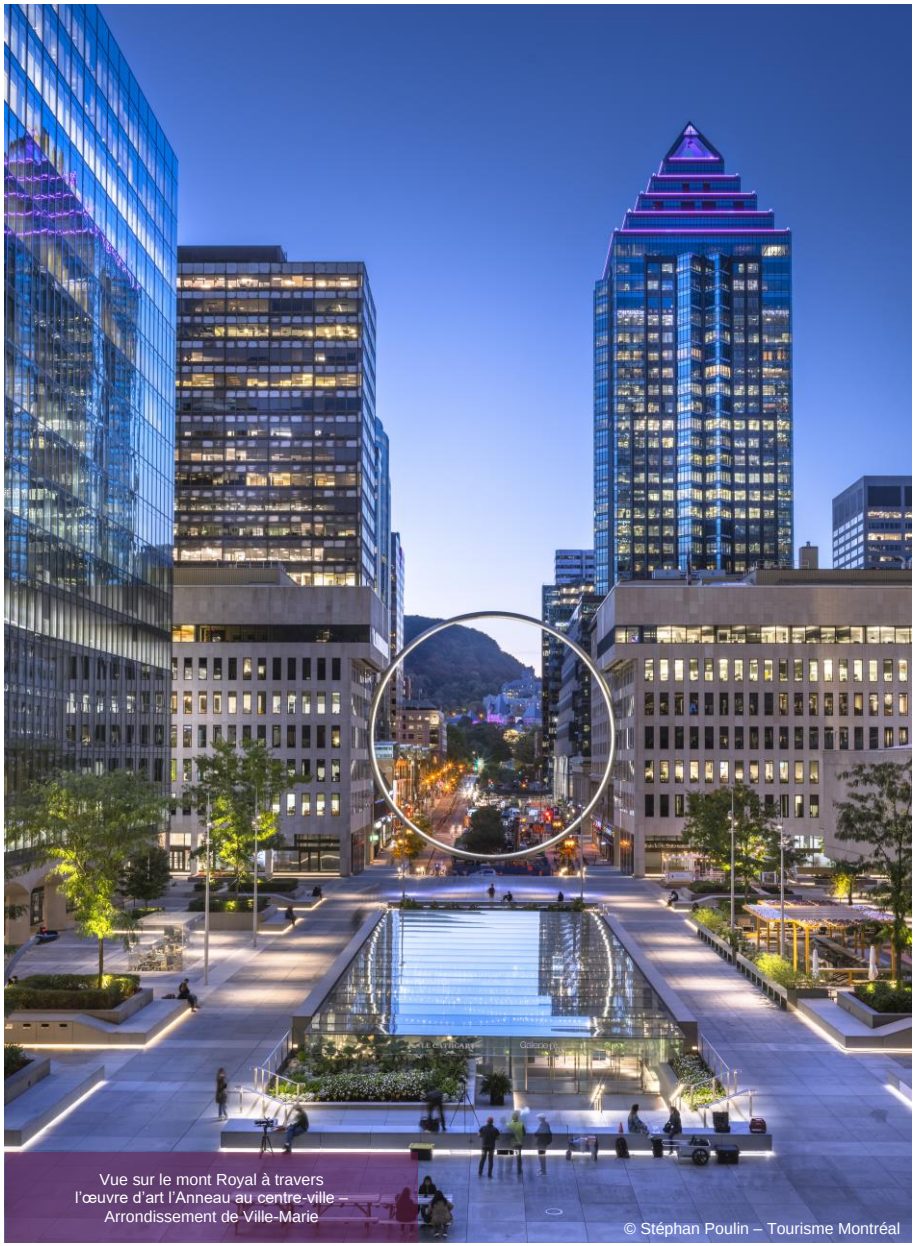
Espace vert

Les territoires emblématiques

Les quatre territoires emblématiques identifiés constituent des points repères importants au sein de la métropole. Comportant des qualités paysagères, patrimoniales et naturelles exceptionnelles, ces lieux de l’identité montréalaise sont également des territoires uniques, des espaces d’appropriation collective dont le rayonnement et la reconnaissance sont aujourd’hui d’envergure internationale.

Territoires emblématiques à valoriser





Vue sur le mont Royal à travers l’œuvre d’art l’Anneau au centre-ville – Arrondissement de Ville-Marie

© Stéphan Poulin – Tourisme Montréal

Objectifs pour le territoire emblématique de l’archipel et ses cours d’eau

- **Préserver la biodiversité et restaurer les écosystèmes fragilisés**
- **Améliorer la connectivité entre les différentes îles par de la mobilité durable**
- **Valoriser le patrimoine lié à l’eau et les milieux de vie riverains**

L’archipel et ses cours d’eau

Montréal est riche de ses paysages marqués par l’eau. Montréal souhaite rehausser l’accessibilité visuelle et physique à cette ressource, de même que mettre en valeur les nombreux paysages qui enrichissent l’expérience et la qualité de vie montréalaise.



Vue sur l’île à l’Aigle et l’île aux Asperges – Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

© Sébastien Arbour



Vue du parc du Quai-de-la-Tortue – Arrondissement de Verdun

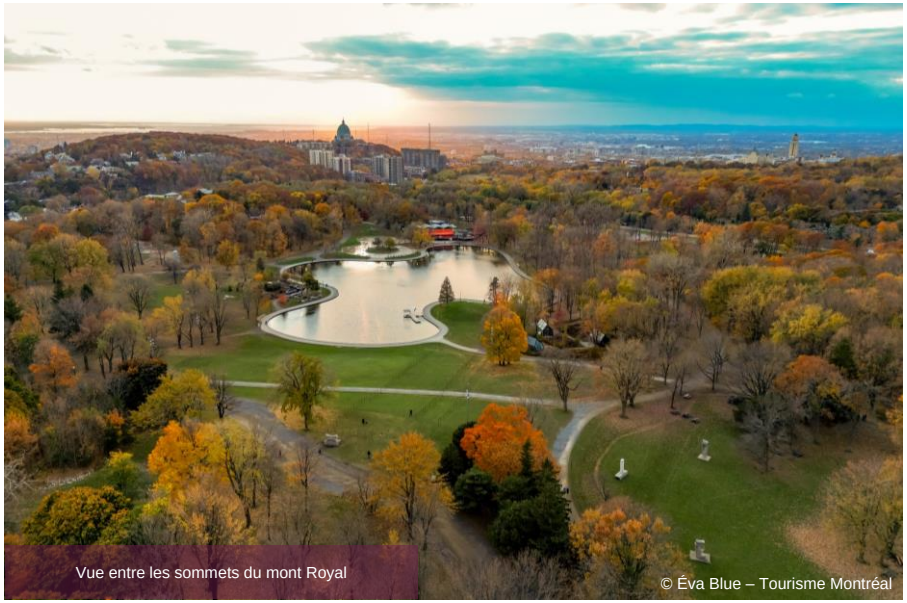
© Éva Blue—Tourisme Montréal

Objectifs pour le territoire emblématique du mont Royal

- **Reconduire la notion de capacité limite de la montagne afin d’assurer la conciliation entre les nouvelles fonctions et la préservation du patrimoine**
- **Préserver et accroître les milieux naturels et la biodiversité de ce site d’exception**
- **Redonner la place à la mobilité active et collective**
- **Révéler le mont Royal comme lieu rassembleur des communautés montréalaises**

Le mont Royal

Le mont Royal constitue un témoin important de l’histoire et de l’identité montréalaise. Sa singularité repose sur son caractère à la fois naturel et urbain, sa relation avec la ville et le fleuve ainsi que la diversité de son patrimoine et de son paysage. La préservation de ce poumon vert de même que des institutions établies sur son flanc est essentielle.



Vue entre les sommets du mont Royal

© Éva Blue – Tourisme Montréal

Objectifs pour le territoire emblématique du Vieux-Montréal

- **Faire de l’identité et du paysage historique exceptionnel du Vieux-Montréal l’assise de son évolution**
- **Soutenir la consolidation d’un quartier complet, inclusif et résilient**
- **Assurer la primauté du piéton dans l’espace public et privilégier les modes de transport actifs et collectifs comme moyens d’accès et de déplacement dans le quartier**
- **Promouvoir le Vieux-Montréal comme destination exceptionnelle en misant sur son authenticité et son caractère patrimonial, culturel et insulaire**

Le Vieux-Montréal

Le Vieux-Montréal, pour sa part, a été aux premières loges du développement de la ville et du pays. La mise en valeur de ses principaux attraits, de son riche paysage bâti et fluvial s’avère indispensable pour affirmer l’importance de ce cœur historique de renommée internationale.



Place Jacques-Cartier – Arrondissement de Ville-Marie

© Tourisme Montréal

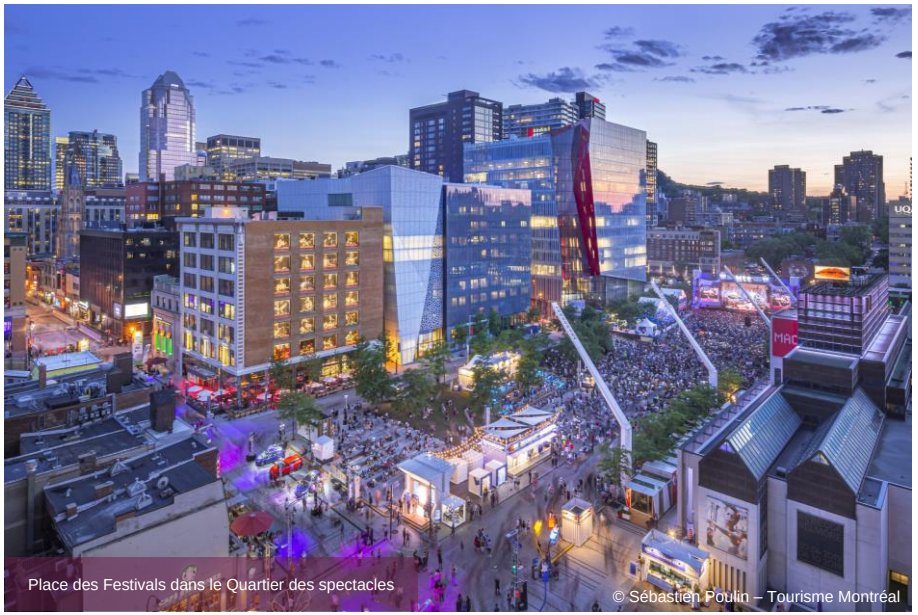
Objectifs pour le territoire emblématique du centre-ville

- **Renforcer l’attraction du centre-ville sur le plan économique et culturel**
- **Déployer une offre de logements et de services qui répond aux besoins variés d’une population grandissante**
- **Soutenir le développement urbain en respect des qualités du patrimoine bâti, paysager et archéologique**
- **Miser sur une mobilité durable, sécuritaire et décarbonée qui est soutenue par la qualité des aménagements**

Le centre-ville

Le centre-ville se reconnaît à la diversité de ses fonctions, ses nombreux édifices de grandes hauteurs et la pluralité de son offre en transport. Son rayonnement est tributaire de la vitalité des activités économiques, culturelles et récréatives, mais aussi de l’attractivité des milieux de vie qu’il accueille.

Haut lieu de savoir et de la recherche, le cœur de la métropole accueille de nombreux établissements d’enseignement supérieur, des cégeps et des centres de recherche reconnus à l’échelle mondiale pour la qualité des formations qui y sont dispensées dans des domaines de pointe. Ce réseau d’établissements de haut savoir attire, chaque année, des milliers d’étudiantes et d’étudiants postsecondaires, mais aussi de chercheurs et de talents dont la contribution à l’essor économique et social de Montréal est indéniable.



Place des Festivals dans le Quartier des spectacles

© Sébastien Poulin – Tourisme Montréal

Les secteurs d'opportunité

Certains secteurs nécessitent une planification particulière en raison de leur potentiel, des opportunités qui y sont associées et des actions à entreprendre.

Le PUM présente la planification définie pour ces secteurs sous forme de fiche qui :

- précise les intentions générales permettant de coordonner des actions localisées, et ce, en faveur d'une cohérence territoriale d'ensemble;
- détaille, de manière plus précise et à l'échelle de chaque secteur, les orientations portées par la stratégie montréalaise en se basant sur une prise en compte des caractéristiques particulières des différents milieux visés;
- constitue une opportunité de formuler un projet territorial, pour et par la collectivité, de le reconnaître et ainsi de s'adapter à la particularité des enjeux et des caractéristiques de certaines parties du territoire montréalais, sans se limiter aux frontières administratives d'arrondissement;
- détermine et coordonne les mesures et identifie, le cas échéant, les acteurs à impliquer et les collaborations à mettre en place.

Ces éléments sont ou peuvent ensuite être traduits et mis en œuvre par le biais d'outils variés, réglementaires ou non, comme l'adoption d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), la modification de la réglementation d'urbanisme ou la mise en place de programmes de financement.

Qu'est-ce qu'un secteur d'opportunité?

Les secteurs identifiés sont d'envergure variée et leur contexte d'insertion diffère mais tous présentent une série d'opportunités que la planification détaillée cherche à saisir et à valoriser, par exemple la transformation et l'optimisation du cadre bâti, la consolidation des activités génératrices de vitalité et d'attraits ou la redéfinition de la vocation. Ces évolutions visent également à générer une incidence positive sur les milieux environnants. Enfin, les différentes interventions d'aménagement permettront d'innover ou d'expérimenter de nouvelles pratiques qui pourront être, à terme, reproduites ailleurs sur le territoire montréalais.

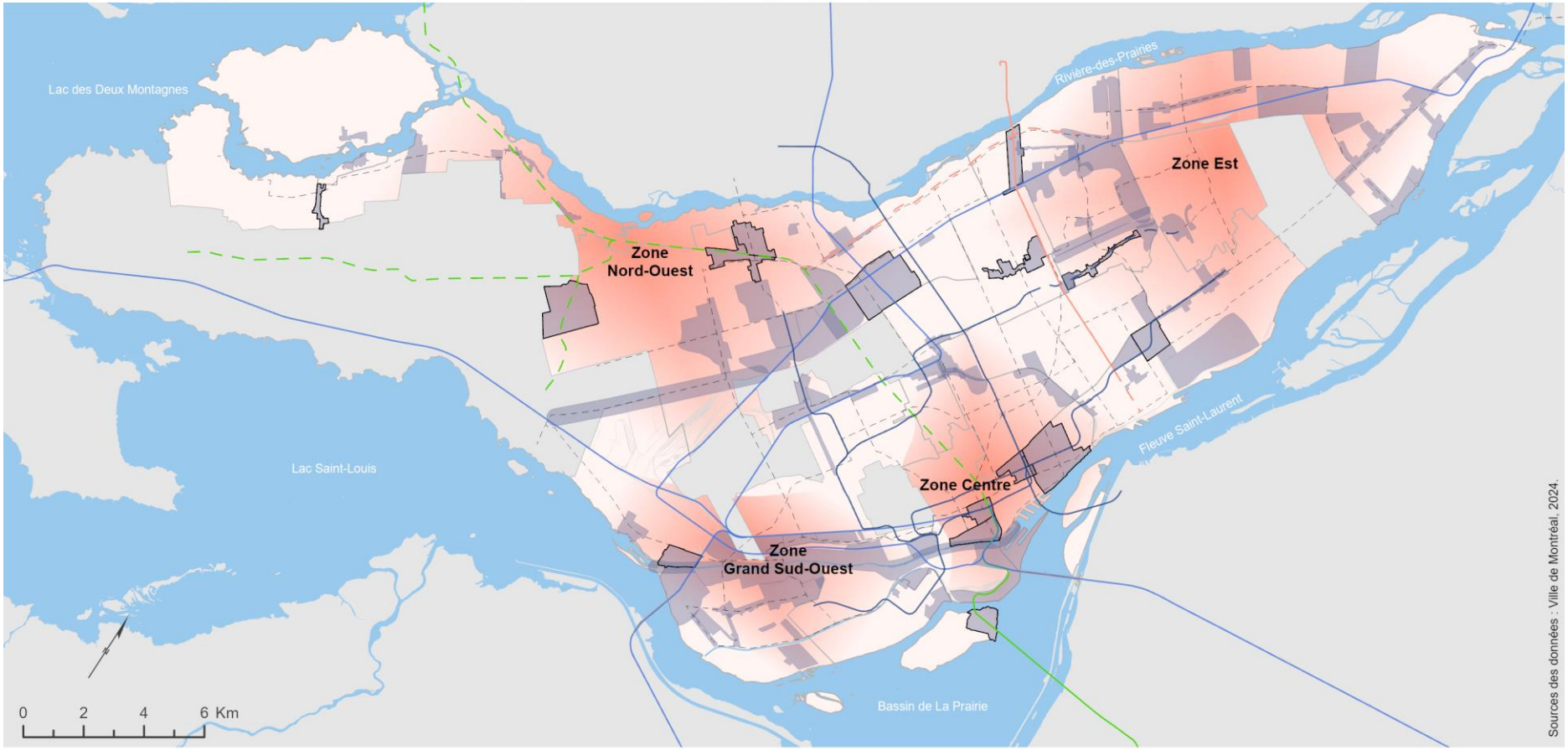
Le PUM comprend 96 secteurs d'opportunité, dont 15 programmes ou plans particuliers d'urbanisme (PPU).



Secteur du Parc Olympique et de Bennet-Letourneux – Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

© Yves Tremblay

Secteurs d'opportunité selon les quatre zones géographiques



Secteurs d'opportunité

- PPU
- Secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine et de quartier

Zones géographiques

Réseau de transport collectif structurant existant

- Métro
- REM
- SRB
- Train

Réseau de transport collectif structurant en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue
- REM
- SRB

Réseau de transport collectif structurant projeté

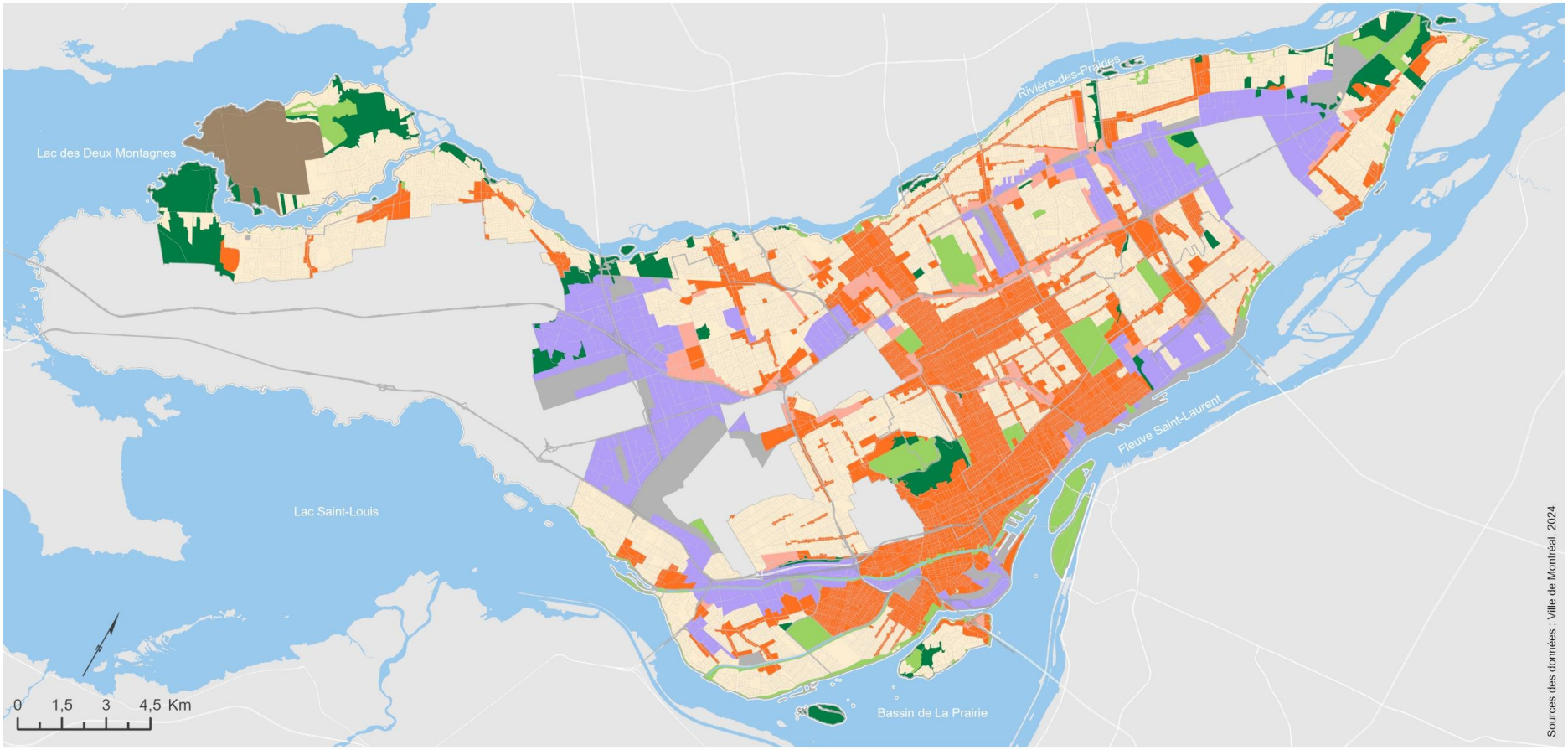
- TC projeté

Les affectations du sol

Les affectations du sol traduisent la vision, les orientations et les objectifs du PUM. La carte exprime, par le découpage en aires d'affectation, les vocations souhaitées sur tout le territoire.
Le PUM présente des éléments de contenu normatif que les arrondissements devront respecter dans leur règlement de zonage, en particulier en ce qui concerne l'autorisation ou la prohibition de certaines constructions et certains usages.

- **Résidentiel :** Aire d'affectation à vocation principalement résidentielle comportant des secteurs accueillant une mixité d'activités. Elle vise à reconnaître le cadre bâti et la fonction majoritairement résidentielle des secteurs établis tout en favorisant la consolidation et la bonification des équipements, des commerces et des services de proximité.
- **Mixte :** Aire d'affectation autorisant une diversité de fonctions, incluant la composante « Habitation ». Elle vise principalement les secteurs d'intensification intermédiaire ou élevée.
- **Activités diversifiées :** Aire d'affectation dont les activités sont à dominante économique comme l'industrie légère, le commerce et le bureau. L'habitation n'y est pas permise.
- **Activités économiques :** Aire d'affectation à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel de toutes sortes ou des activités de nature commerciale. L'habitation n'y est pas permise.
- **Agricole :** Aire d'affectation réservée à l'agriculture et aux activités agricoles au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.
- **Conservation :** Aire d'affectation réservée à la protection, au rehaussement et à la mise en valeur de la biodiversité ainsi que du patrimoine naturel et paysager.
- **Récréation et accès aux rives :** Aire d'affectation réservée aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise, situés ou non en rive, ainsi que les grands cimetières.
- **Grande emprise ou grande infrastructure publique :** Aire d'affectation vouée aux activités de transport et aux équipements destinés à l'usage des services publics qui sont essentiels au fonctionnement de la ville et pouvant générer des nuisances importantes pour le voisinage.

L'affectation du sol



Note : La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée selon les limites cadastrales (lignes de lots) et les emprises routières existantes au (date d'adoption du PUM). Des cartes à l'échelle des arrondissements sont présentées à l'annexe 6.

- Résidentiel
- Mixte
- Activités diversifiées
- Activités économiques
- Agricole
- Conservation
- Récréation et accès aux rives
- Grande emprise ou grande infrastructure publique

La stratégie de mise en œuvre

Le document complémentaire

Le PUM comprend un document complémentaire qui traduit ses orientations et ses objectifs en règles et en critères à intégrer à la réglementation d'urbanisme d'arrondissement. Celles-ci constituent des balises minimales que les arrondissements devront respecter en se les appropriant et en les raffinant, le cas échéant. Cela permet d'assurer une cohérence et une harmonisation des règlements d'urbanisme sur l'ensemble du territoire de la ville.

Les mesures

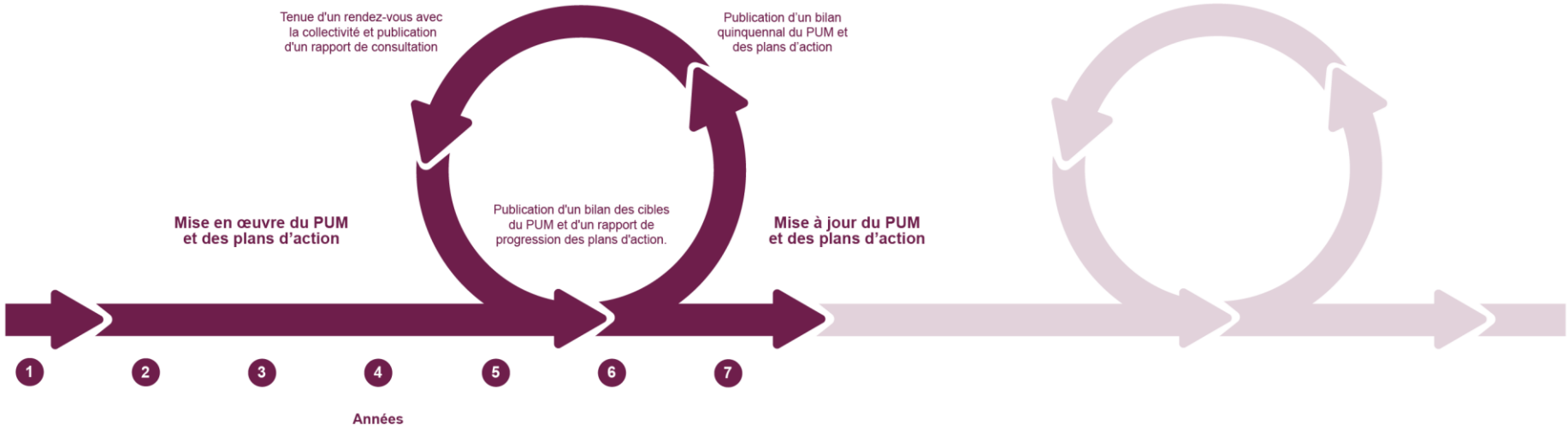
Montréal définit une série de mesures permettant d'assurer la réalisation de la vision d'avenir pour son territoire. Il peut autant s'agir d'actions à mener, de projets à entreprendre, de programmes ou de politiques à revoir, ou encore, de modifications aux modèles de gouvernance à engager. À la suite de l'entrée en vigueur du PUM, la Ville prévoit se doter d'un plan d'action, basé sur ces mesures, où elle priorisera les interventions à mettre en œuvre dès les premières années.

Les plans locaux d'urbanisme et de mobilité

Les arrondissements sont également appelés à contribuer à la mise en œuvre du PUM en se dotant d'un plan local d'urbanisme et de mobilité (PLUM). En tenant compte de leur contexte et priorités, ils pourront détailler avec leurs partenaires les outils et les stratégies d'intervention à déployer sur leur territoire pour chacune des orientations du PUM. Ces plans d'action seront des outils agiles ne nécessitant pas d'être intégrés au PUM.

Le processus de suivi, de reddition de compte et de révision cyclique

La Ville s'engage à mettre en place un processus visant à mesurer l'efficacité des mesures et des actions dans l'atteinte des objectifs du PUM et guider les ajustements requis, à terme, dans sa révision.



Le processus de suivi et de reddition de compte

Les prochaines étapes

La consultation publique

Le PUM est le fruit de nombreuses collaborations. Entre 2019 et aujourd’hui, des milliers de Montréalaises et de Montréalais ont eu l’occasion de partager leurs préoccupations et leurs souhaits pour l’avenir de la mobilité et de l’urbanisme à Montréal, notamment lors des consultations tenues sur le Projet de ville, « Une proposition de vision pour la ville à l’horizon 2050 ». Les échanges ont été fructueux et ont permis à la Ville de tirer de nouveaux apprentissages, de renouveler ses pratiques et de renforcer le dialogue avec la population. Cette vaste consultation a été l’occasion de jeter des bases solides pour l’élaboration du PUM.

Montréal s’engage donc à poursuivre cette démarche participative ouverte et inclusive lors de la consultation publique sur le projet de PUM puis lors de sa mise en œuvre. La Ville encourage une participation accrue aux activités de consultation publique officielle sur le projet de PUM tenue par l’Office de consultation publique de la Ville de Montréal (OCPM).

ocpm.ca

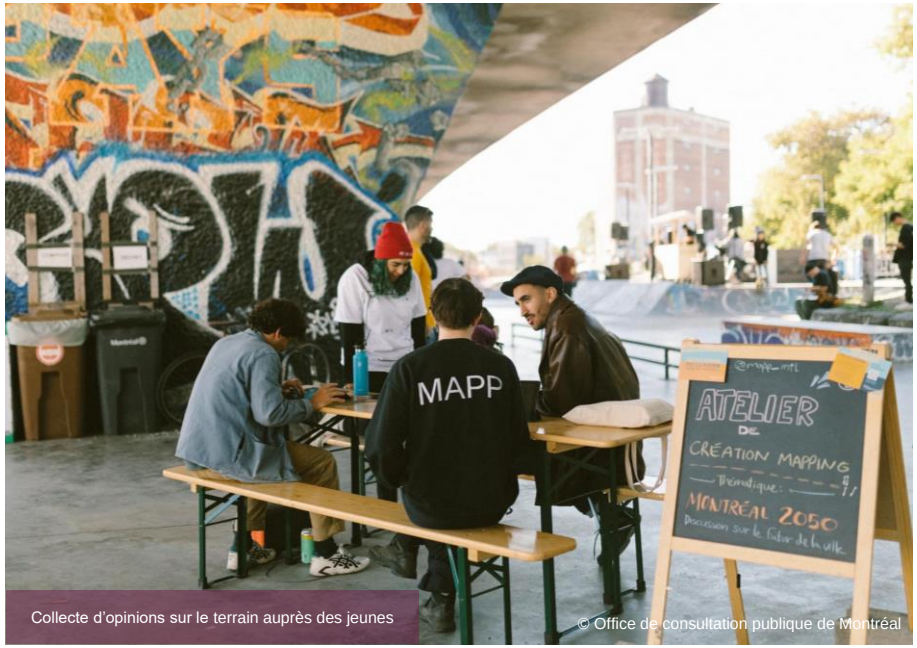
L’entrée en vigueur et la mise en œuvre

Après avoir entendu la population et les différents groupes présents aux activités de consultation, l’OCPM analysera les opinions et formulera ses recommandations. La Ville pourra alors bonifier le projet de PUM et procéder à son adoption finale. L’entrée en vigueur du PUM lancera une phase de mise en œuvre dont la mesure de la progression sera faite de manière périodique. La Ville s’engage en particulier à mesurer l’atteinte des cibles de même qu’à faire rapport de la progression des actions découlant des propositions du PUM.

montreal.ca

Publié par la Ville de Montréal, Service de l’urbanisme et de la mobilité, Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire

Crédit photo de la page couverture : Mathieu Sparks, Ville de Montréal



Collecte d’opinions sur le terrain auprès des jeunes

© Office de consultation publique de Montréal