

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050



Lancement de la démarche
de consultation publique

18 juin 2024



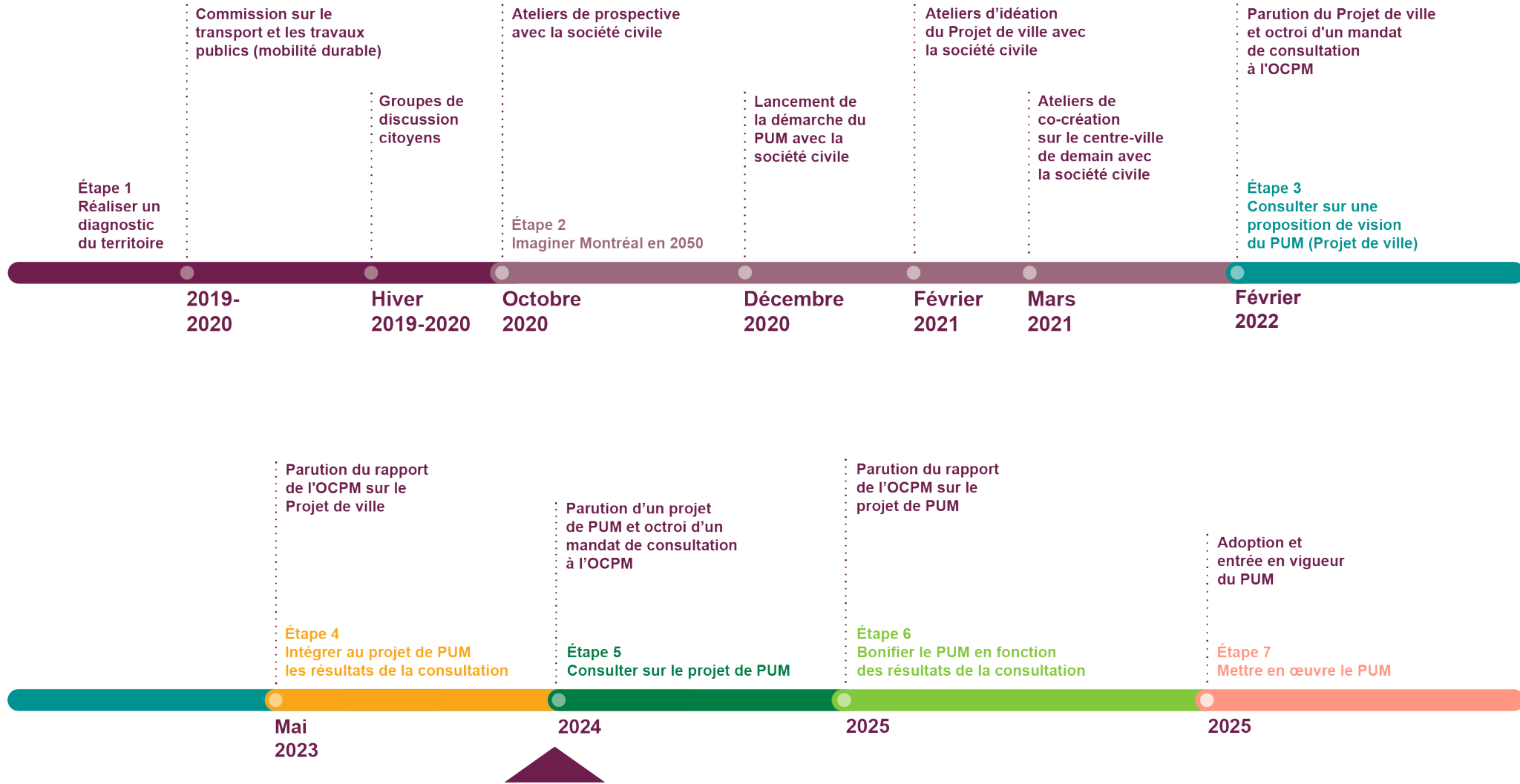


Plan de la présentation

- La démarche d'élaboration
- Les clés de lecture
 - Qu'est-ce que le PUM?
 - Quelle est la vision Montréal 2050?
 - Comment est organisé le projet de PUM?
 - Comment est traité un sujet dans le projet de PUM?
- Conclusion
 - Quel est l'apport de la révision?

La démarche d'élaboration







La consultation publique sur le Projet de ville



©Office de consultation publique de Montréal

4 310
contributions
citoyennes

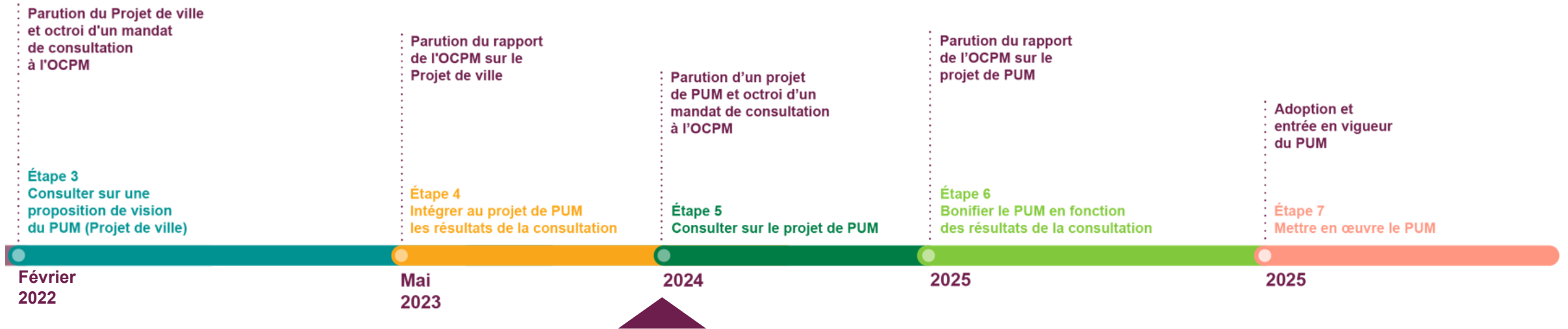
(mémoires et réponses
aux questionnaires)

1 938
participations
aux activités
en salle

7 079
participations
aux activités
en ligne



**Un document de suivi
des recommandations de l'OCPM
est maintenant disponible**



Les clés de lecture



**Qu'est-ce
que le PUM?**





Qu'est-ce que
le PUM?





Qu'est-ce que le PUM?

Le PUM est un document de planification qui :

- présente une **vision d'ensemble de l'aménagement de son territoire**
- établit les **lignes directrices de l'organisation spatiale et physique d'une municipalité**
- fait connaître **les intentions à la base des règlements d'urbanisme**

Vision 2050 du réseau de transport collectif structurant



Note : En 2050, Montréal dispose d'un réseau de transport collectif structurant élargi qui dessert efficacement et équitablement l'ensemble d'un territoire tout en contribuant à l'atout des cités métropolitaines et gouvernementales en matière de mobilité et d'environnement. Ce réseau facilite la poursuite en centre des effets de développement entrepris au cours des dernières décennies. Le perfectionnement du réseau de transport collectif structurant est notamment révisé 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.

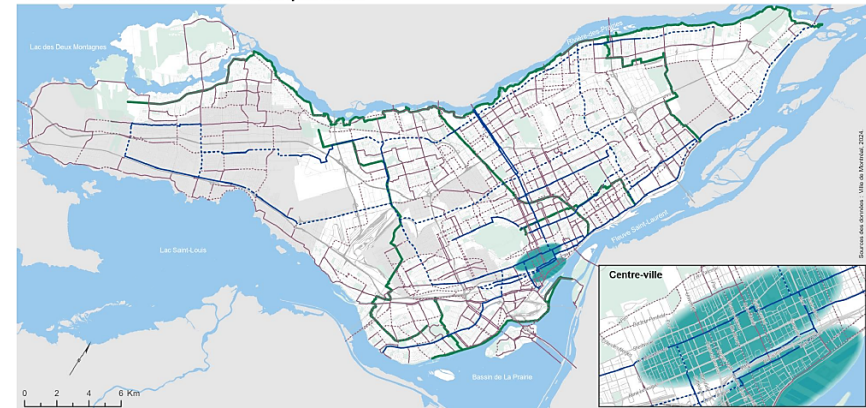
Réseau de transport collectif structurant

- 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 concernés. Dans l'éventualité où les caractéristiques de la rue poseraient des enjeux d'aménagement pour l'implantation d'un axe de 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 rejoignent 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 toute sécurité et en toute sérénité de la Vie. Les corridors verts sont des parcours recréatifs piétonniers et cyclables qui permettent de relier les grands parcs de la métropole par des aménagements sécuritaires, conviviaux et verts.

Réseau cyclable supérieur existant

- Réseau express vélo (REV)
- Réseau principal

Réseau cyclable supérieur projeté

- Réseau express vélo (REV)
- Réseau principal

Corridor vert

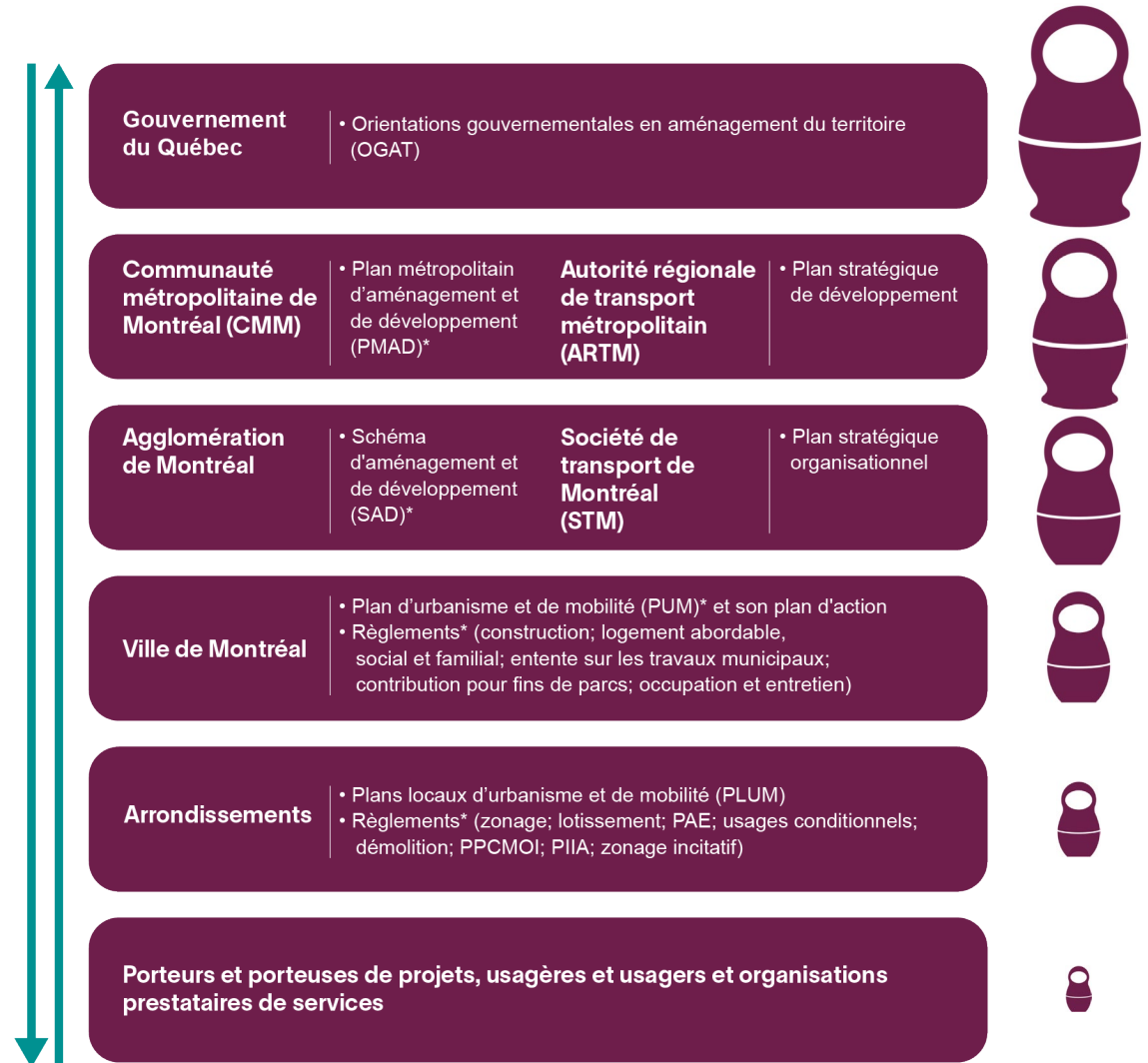
Zone à priorité piétonne



Qu'est-ce que le PUM?

Un outil légal

en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et de la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec*



*Outils de planification ou de réglementation soumis à la règle de conformité en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

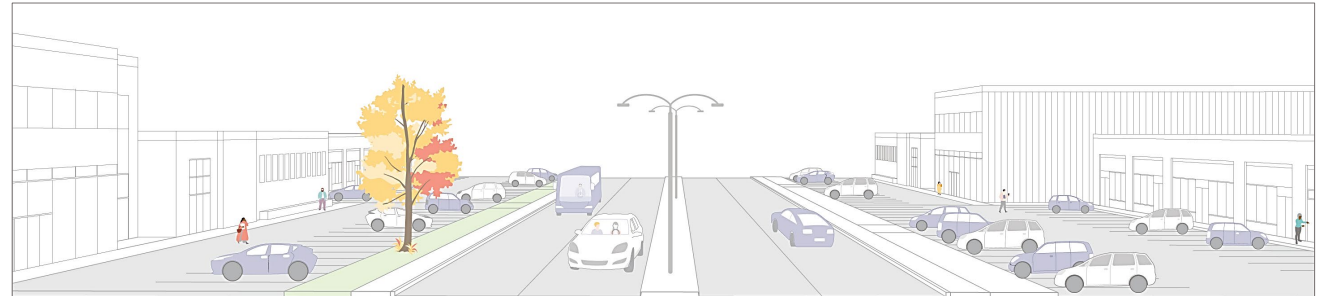


Qu'est-ce que le PUM?

Un outil de planification intégrée

- pour rapprocher les différents services et activités sur le territoire
- pour utiliser autrement les rues et les autres types d'espaces publics
- pour augmenter les déplacements faits à pied, à vélo et en transport collectif

Aujourd'hui (2024)



Demain (2050)





Qu'est-ce que le PUM?

Un outil pour réaliser la transition écologique équitable et faire de Montréal une ville carboneutre en 2050



Les Habitations Saint-Michel Nord ©Ville de Montréal



Micro-centre de distribution urbaine (MCDU) Colibri Iberville ©Ville de Montréal







Saillie drainante ©Mélanie Dusseault



Qu'est-ce que la carboneutralité?

La carboneutralité vise le point nul des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

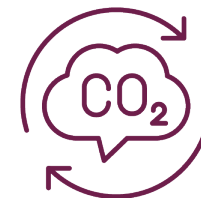
-  Réutilisation et recyclage
-  Utilisation des énergies renouvelables
-  Priorisation de l'industrie verte et décarbonation de la logistique
-  Utilisation des transports actifs et collectifs et électrification des véhicules



Mesures de compensation des émissions de gaz à effet de serre (GES)



Carboneutralité





Quelle est la vision Montréal 2050?



Quelle est la vision Montréal 2050?

En 2050, faire de Montréal une ville verte, juste et résiliente



Promenade Wellington ©Caroline Perron



Accessibilité universelle du métro ©Patrick Bourque



Futur quartier Namur-Hippodrome ©Ville de Montréal



Quelle est la vision Montréal 2050?

Accélérer les bonnes pratiques qui placent l'humain et la nature au cœur de la ville



Parc Bonaventure @Mathieu Sparks



Bibliothèque Maisonneuve @Adrien Williams



SRB Pie-IX @Julien Perron-Gagné



Parc Pierre-Dansereau @Ville de Montréal



**Comment est organisé
le projet de PUM?**



Quelle est sa structure?

Introduction

Partie 1
Le cadre
de référence



Partie 2
Le cadre
sectoriel



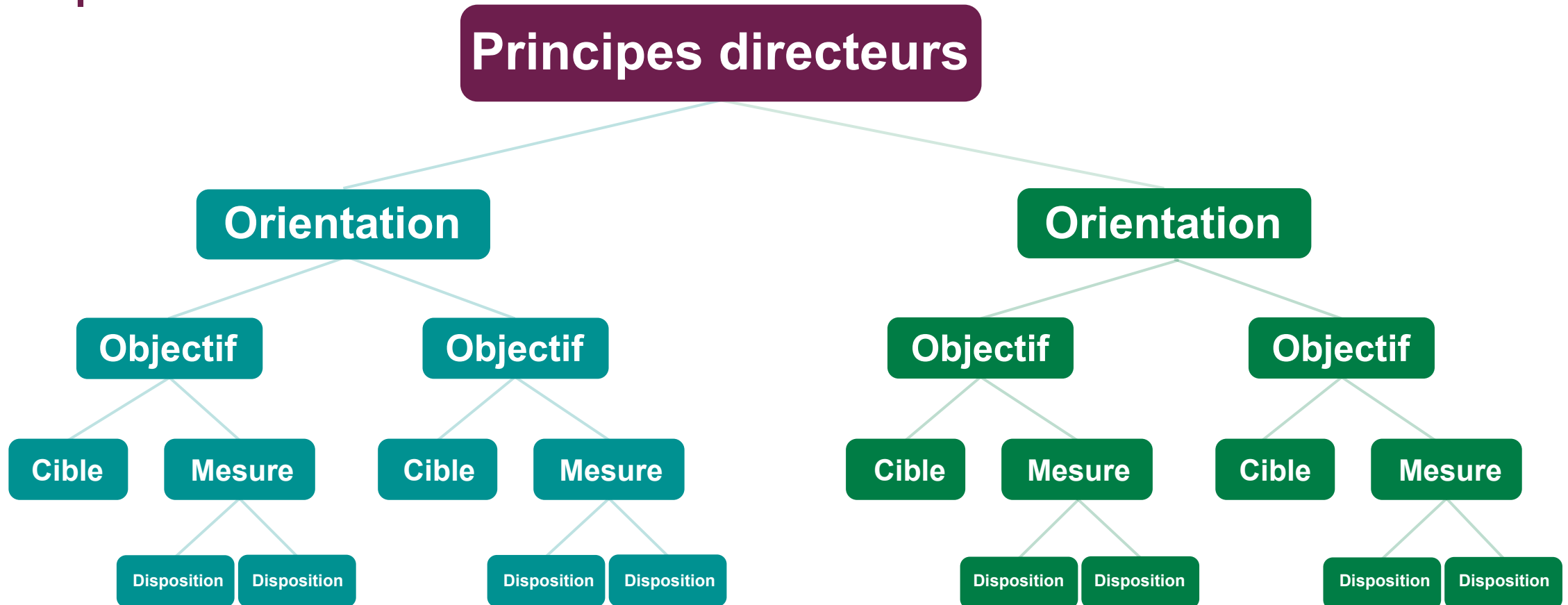
Partie 3
Le cadre
d'action



Glossaire et Annexes



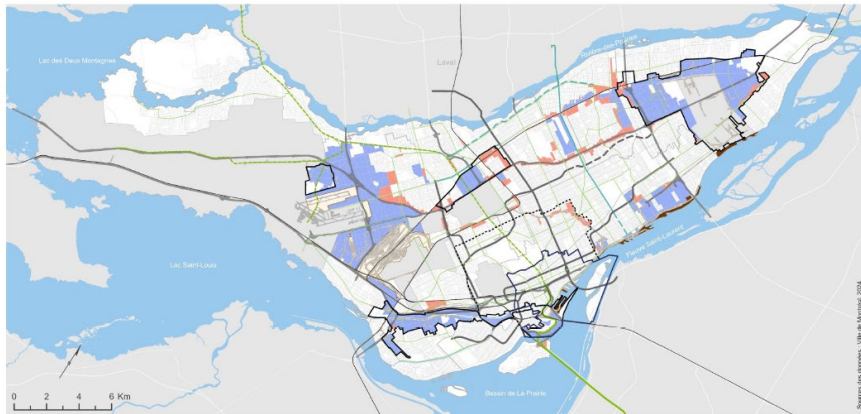
Quelles sont ses composantes?





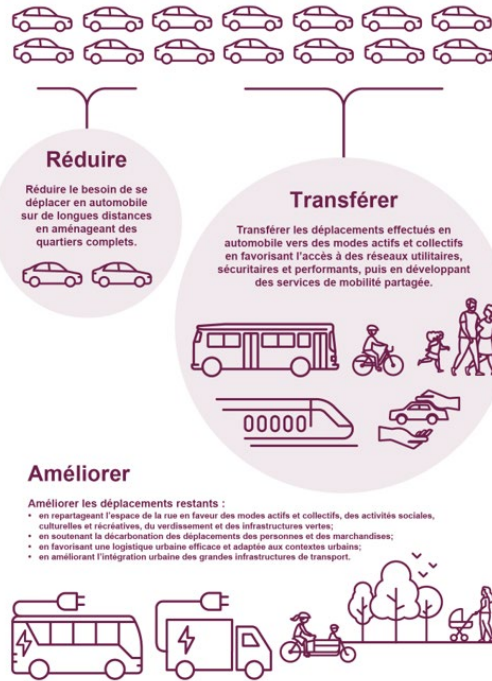
Quels supports visuels présente-il?

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'offices 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'offices. 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 (SPII), (2) le Canal de Lachève 4-5, (3) le secteur Hodge-Leschaux-District central et (4) le Technoparc Montebello.

Cartes



Schémas explicatifs

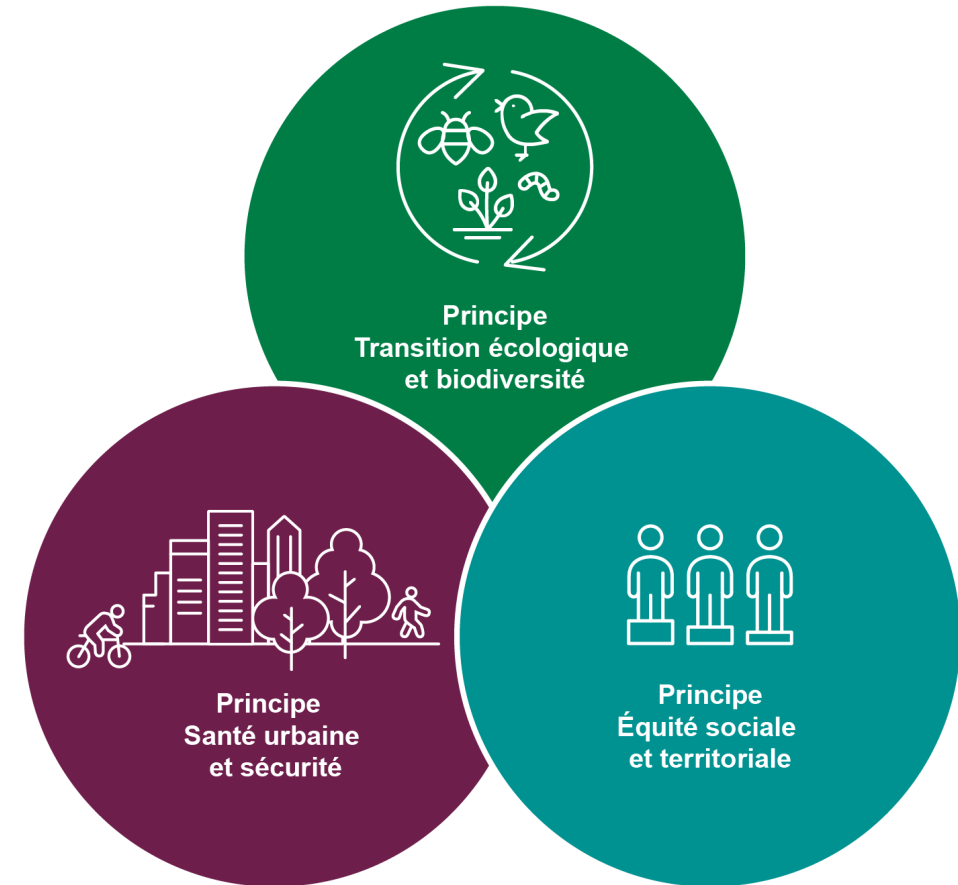


Illustrations techniques



Quel est le rôle de l'introduction?

- Reconnaître et valoriser les **caractéristiques distinctives de Montréal**.
- Présenter les **principes directeurs** qui guident les interventions sur le territoire.





Quel est le rôle du chapitre 1?

- Présenter **une vision forte et audacieuse pour l'avenir de Montréal.**
- Résumer la **manière** dont la Ville souhaite **répondre aux grands enjeux contemporains.**



Réseau express vélo (REV) en hiver ©Toma Iczkovits



Projet Soho ©Mélanie Dusseault

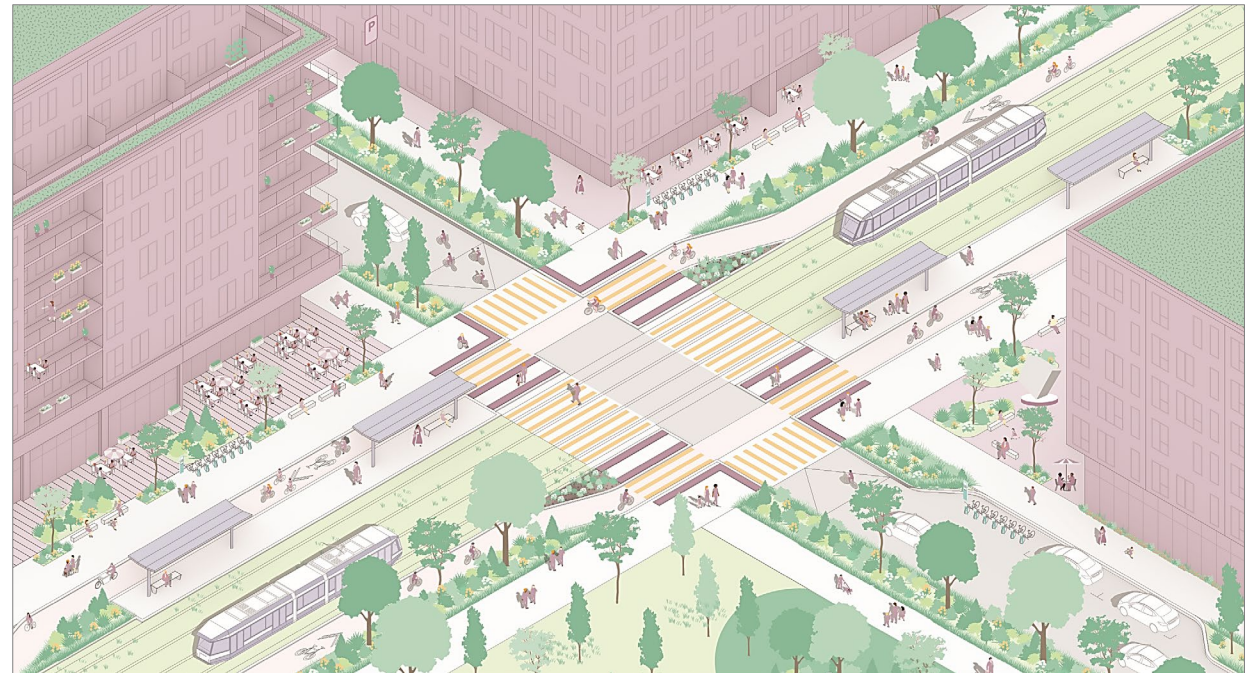


Rue piétonne ©Eva Blue – Tourisme Montréal



Quel est le rôle du chapitre 2?

- Regrouper les **orientations** et les **objectifs** applicables à l'ensemble du territoire (traduits en **cibles** et **mesures**).
- Aborder de façon transversale les composantes de l'urbanisme et de la mobilité.





Quel est le rôle du chapitre 3?

- Préciser les **orientations et les objectifs** pour les **territoires emblématiques** à valoriser.

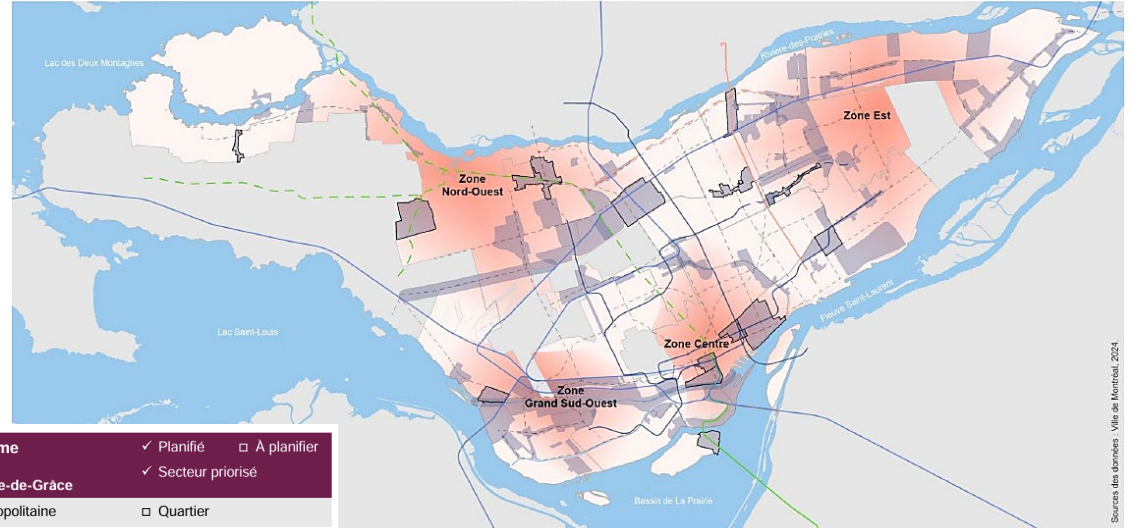




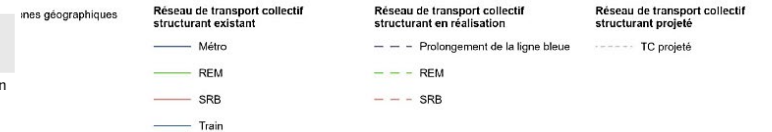
Quel est le rôle du chapitre 4?

- Identifier les **secteurs nécessitant une planification particulière.**
- Prioriser les parties du territoire devant faire l'objet d'une consolidation.

Secteurs d'opportunité selon les quatre zones géographiques



Quartier Namur-Hippodrome	<input checked="" type="checkbox"/> Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input checked="" type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout

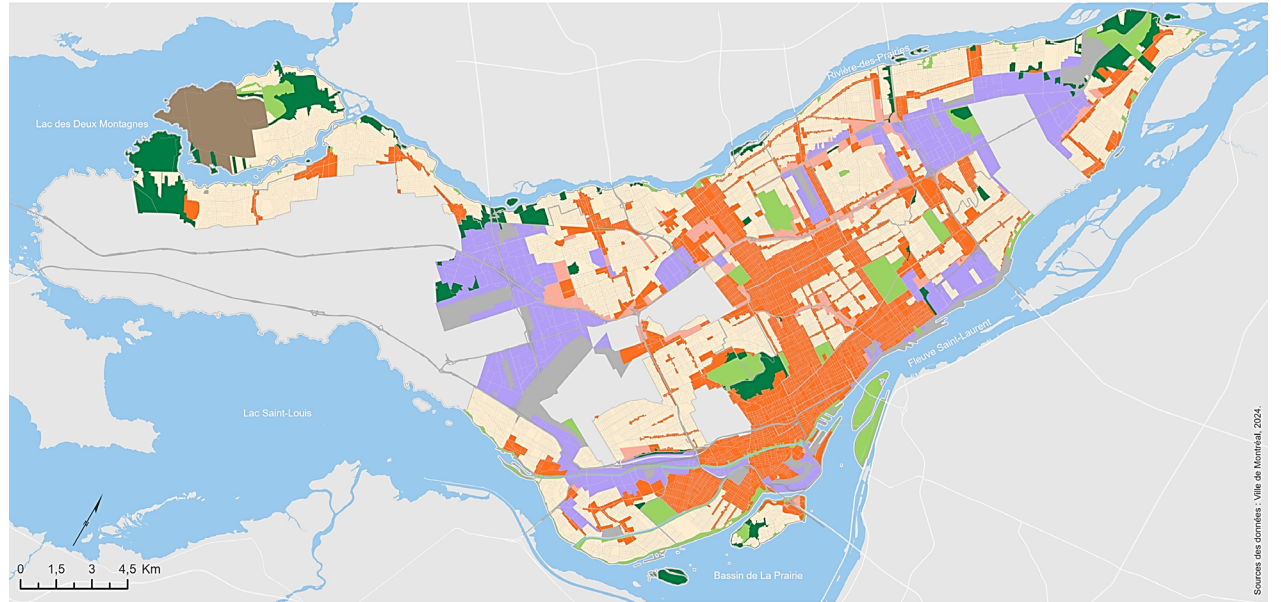




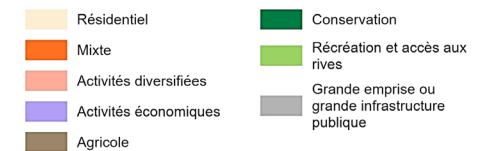
Quel est le rôle du chapitre 5?

- Présenter les **catégories d'affectation du sol** qui permettent une organisation stratégique du territoire.

L'affectation du sol



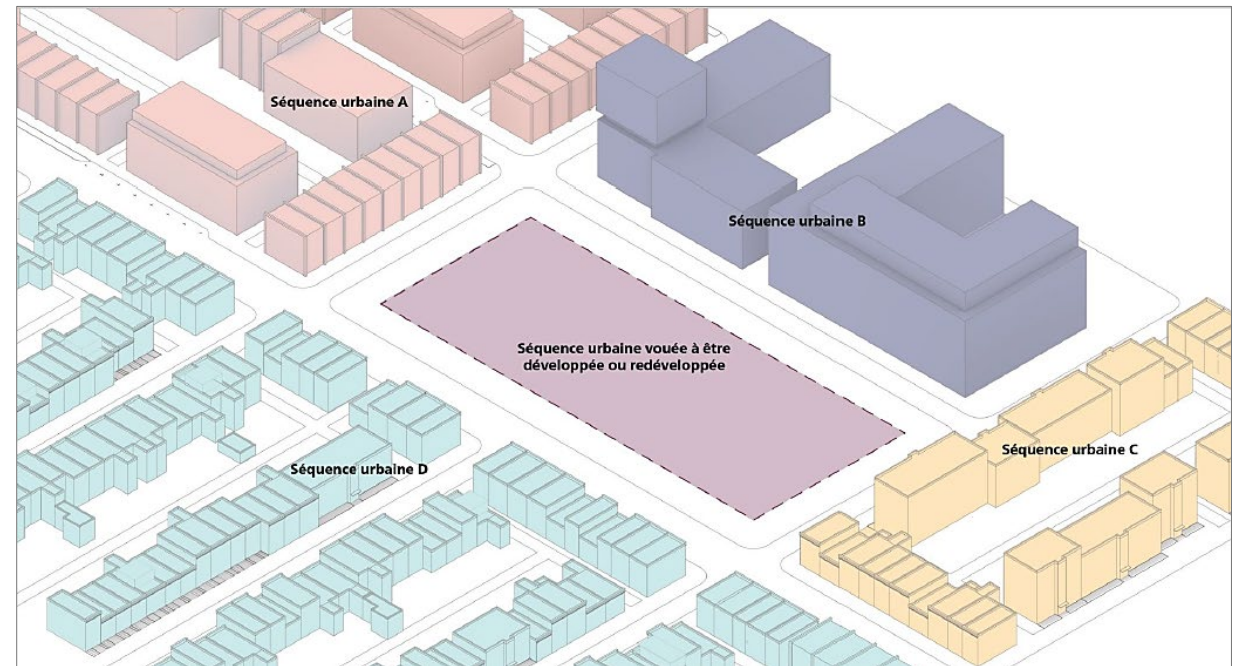
Note : La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée selon les limites cadastrales (lignes de lots) et les emprises routières existantes au (date d'adoption du PUM). Des cartes à l'échelle des arrondissements sont présentées à l'annexe 6.





Quel est le rôle du chapitre 6?

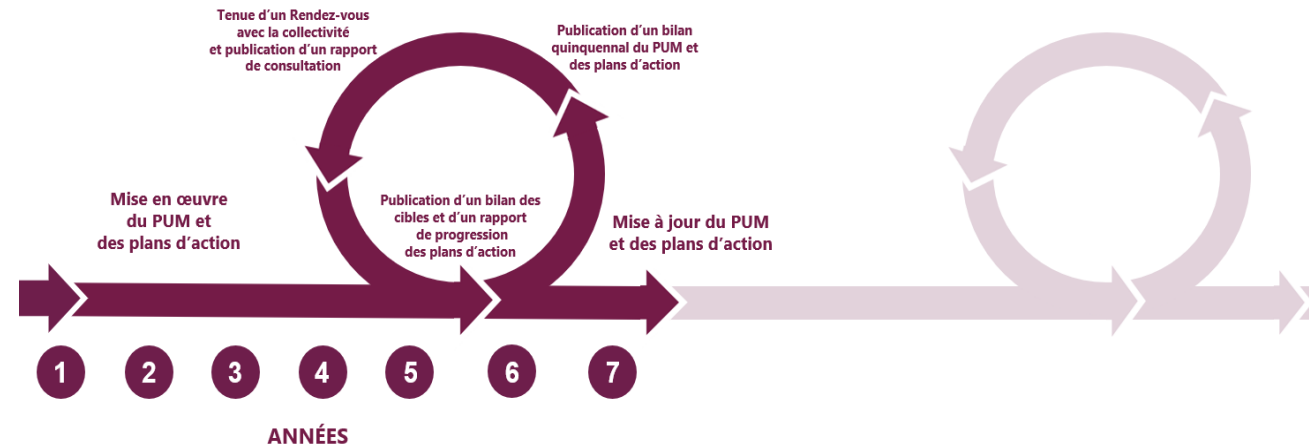
- Traduire **les orientations du PUM en règles et en critères** qui devront être intégrés à la réglementation d'urbanisme des arrondissements.





Quel est le rôle du chapitre 7?

- Lister les **mesures à mettre en place** pour assurer la mise en œuvre des orientations du PUM et l'atteinte des objectifs et des cibles.
- Présenter le **mécanisme de suivi et de reddition de compte** du PUM.





Les annexes



Annexe 1 – Les cibles



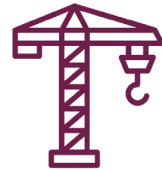
Annexe 2 – Des cartes complémentaires



Annexe 3 – La liste des immeubles patrimoniaux



Annexe 4 – Les fiches des corridors visuels



Annexe 5 – Les plans particuliers d'urbanisme (PPU) (anciennement programmes particuliers d'urbanisme)



Annexe 6 – Des agrandissements de cartes



**Comment est traité un sujet
dans le projet de PUM?**



Chapitre 1
La vision



Chapitre 2
La stratégie
montréalaise



Chapitre 3
Les territoires
emblématiques



Chapitre 4
Les secteurs
d'opportunité



Chapitre 5
Les affectations



Chapitre 6
Le document
complémentaire



Chapitre 7
La mise en œuvre

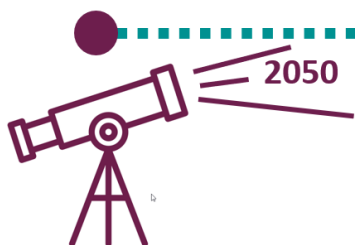


**Glossaire et
Annexes**





Chapitre 1
La vision



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 19 Partie – Le cadre de référence Chapitre 1 – La vision

1.3 Notre expérience urbaine renouvelée

Pour favoriser une expérience urbaine renouvelée, Montréal vient 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 au bien-être, adaptés aux besoins diversifiés de la population et assurant un équilibre harmonieux des différentes fonctions urbaines.

1.3.1 La dimension humaine de l'aménagement

Montréal prône le développement d'une ville à la mesure de l'humain et entend l'adapter aux besoins de toutes et tous. Pour assurer une expérience positive de la ville, l'aménagement doit être pensé en fonction de la façon dont les personnes, quelles que soient leurs capacités, perçoivent leur environnement, s'y déplacent et se l'approprient. Il doit être fondé sur le souci d'améliorer la santé de la population et d'accroître son bien-être au quotidien.

Les formes et l'intégration des constructions dans le tissu bâti, de même que la conception et l'aménagement des rues, des infrastructures de transport, des parcs et des espaces publics sont pensés pour favoriser l'accessibilité, la sécurité, le confort et la convivialité des lieux. La réussite de la densification du cadre bâti se mesure en fonction de différents critères liés aux perceptions humaines. Il faut donc porter une attention particulière aux différentes caractéristiques des lieux, notamment à la perception de hauteur et du volume des constructions, à l'incidence des éléments naturels sur le confort, aux distances à parcourir, à la sécurité des déplacements et à l'environnement sonore.

La dimension humaine de l'aménagement urbain concerne également la prise en compte de l'effet cumulé des différents déterminants affectant la santé et le bien-être de la population. De nombreux aspects de la santé étant conditionnés par la qualité de l'environnement urbain, les actions à mener en matière d'urbanisme et de mobilité doivent être des leviers pour améliorer les conditions de vie de l'ensemble de la population, avec une attention particulière portée sur les personnes en situation de vulnérabilité qui sont souvent les plus exposées. Pour être acceptables, les solutions retenues doivent permettre d'agir de manière préventive et efficace en matière d'amélioration de la qualité de l'air, du bruit environnemental, de sécurité routière et pour favoriser un mode de vie physiquement actif. La Ville de Montréal entend ainsi poursuivre et systématiser les meilleures pratiques dans ses stratégies d'intégration urbaine des infrastructures de transport, afin de limiter les effets de barrière, les impacts paysagers et les nuisances pour les populations riveraines.

Placer l'humain au cœur des stratégies d'aménagement implique la reconnaissance du caractère pluriel de Montréal. Afin de lutter contre toutes formes de discrimination, les interventions menées doivent prendre comme point de référence l'expérience et les défis des usagères et des usagers les plus vulnérables, en particulier les personnes avec des limitations fonctionnelles et celles vivant plusieurs formes de discriminations croisées. Ces choix d'aménagement inclusifs imposent de nouvelles exigences en matière de conception et de programmation des différents aménagements. Les solutions proposées doivent s'inspirer des principes du design universel et être de qualité, simples et fonctionnelles afin de créer des environnements qui tiennent compte des besoins de toutes et tous.

Qu'est-ce que la forme urbaine?

La forme urbaine est l'organisation du cadre bâti et des espaces libres sur le territoire. Elle considère les caractéristiques des tissus urbains et l'interrelation entre leurs différentes composantes :

- La trame urbaine, organisée par les voies de circulation, les îlots, les parcelles;
- Le cadre bâti, caractérisé par sa composition, sa hauteur, sa volumétrie, son implantation;
- Les espaces non bâtis, correspondant aux espaces libres de construction, aux espaces publics, aux espaces verts, à l'espace de la rue, etc.;
- La disposition et la répartition du bâti et des différentes fonctions urbaines, en lien avec la densité, la compacité et la mixité.

En travaillant sur l'évolution de la forme urbaine, il est possible de contribuer à la transition écologique et favoriser l'équité et l'inclusion, tout en mettant en valeur les éléments significatifs de Montréal.

**Les grandes ambitions
présentées dans la vision d'avenir 2050**
(ex. Intensification urbaine au service de la qualité des milieux)

**Des encadrés qui définissent
des concepts clés**
(ex. forme urbaine)



Chapitre 2
La stratégie
montréalaise



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 44

Partie 1 – Le cadre de référence
Chapitre 2 – La stratégie montréalaise

Orientation 2
Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices

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

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

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

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



Une orientation qui présente l'approche d'intensification urbaine
(ex. Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices)

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 59

Partie 1 – Le cadre de référence
Chapitre 2 – La stratégie montréalaise

Objectif 2.3
Accompagner l'intensification urbaine d'une amélioration de la qualité du cadre de vie au bénéfice de l'ensemble de la communauté

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

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

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

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



Des objectifs qui précisent l'orientation
(ex. Accompagner l'intensification urbaine d'une amélioration de la qualité du cadre de vie au bénéfice de l'ensemble de la communauté)



Chapitre 2
La stratégie
montréalaise



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine

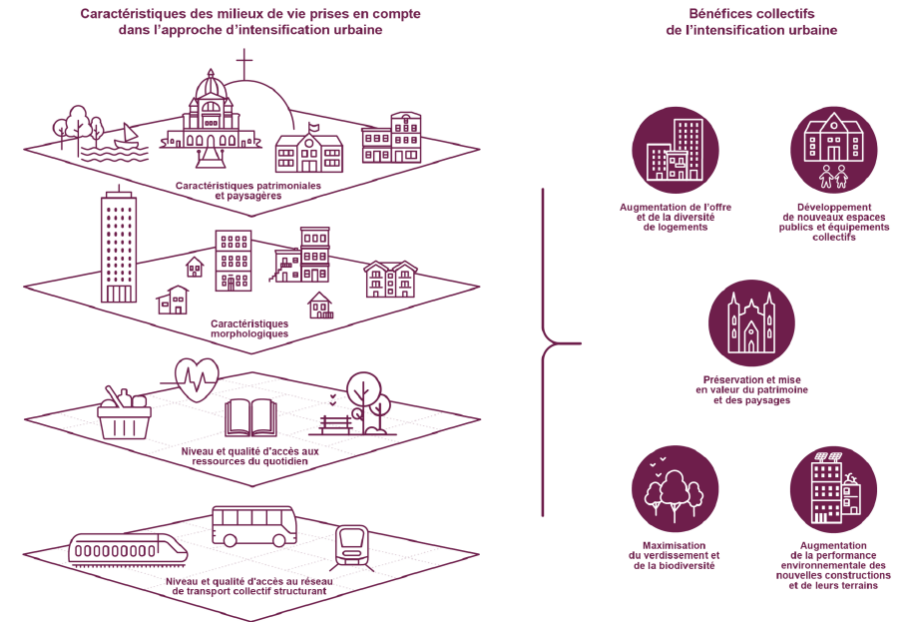
Identification des niveaux d'intensification urbaine

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

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

Cette qualification à trois niveaux se présente comme suit :

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



Des encadrés qui détaillent l'application de l'approche d'intensification urbaine
(ex. trois niveaux d'intensification urbaine)

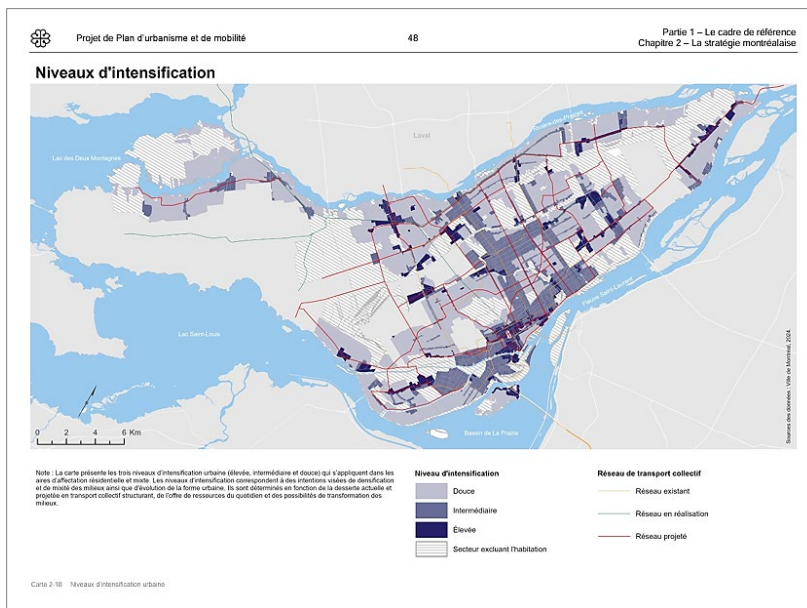
Des schémas explicatifs
(ex. caractéristiques des milieux de vie prises en compte dans l'approche d'intensification urbaine et les bénéfices collectifs associés)



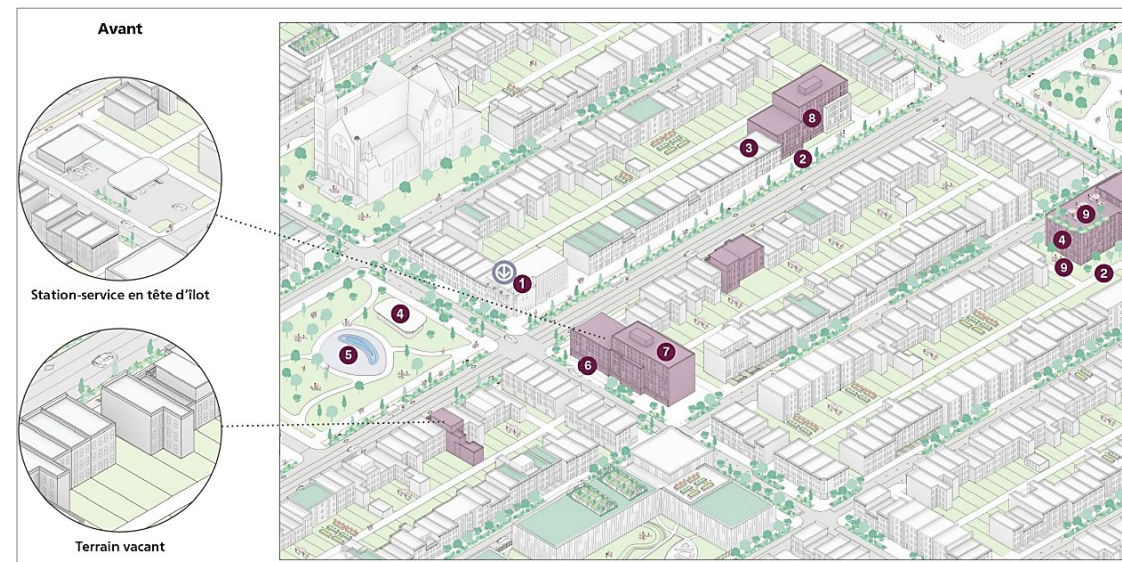
Chapitre 2
La stratégie
montréalaise



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine



Des cartes qui spatialisent les trois niveaux d'intensification urbaine sur le territoire (ex. intensification douce, intermédiaire et élevée)



Des illustrations qui présentent des exemples d'application des trois niveaux d'intensification urbaine à l'échelle du quartier



Chapitre 3 Les territoires emblématiques



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 15

Partie 2 – Le cadre sectoriel
Chapitre 3 – Les territoires emblématiques

3.2 Le mont Royal

3.2.1 Contexte et localisation du secteur

Des millions de cycles de gel, de dégel et d'érosion ont modelé la topographie du mont Royal, qui émerge au centre de l'île de Montréal et domine la plaine environnante. Virtuellement pourvu au cœur d'une ville dense, le mont Royal constitue une figure emblématique et un objet d'attachement majeur pour les Montréalais et les Montréalaises. 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 ses patrimoines dont l'interaction crée des paysages particuliers.

Faisant partie des collines montréalaises, le mont Royal est composé de trois sommets et présente différents éléments géologiques d'intérêt, tels que des parois et affleurements rocheux. Sa morphologie et la présence de son important couvert forestier créent un effet de contraste avec le tissu urbanisé. Ses nombreux espaces verts, parmi les plus vastes de l'île, comportent une faune et une flore de grande valeur. Le parc du Mont-Royal, aménagé au XIX^e siècle par Frederick Law Olmsted, offre d'ailleurs à la population montréalaise un contact privilégié avec la nature et des espaces de détente et d'activités d'une grande qualité. À celui-ci s'ajoutent les parcs Tishia et Orléans et Jeanne-Mance, qui offrent chacun des expériences distinctes.

La diversité des patrimoines de la montagne raconte l'histoire de Montréal : des traces archéologiques de différentes époques renseignent sur les populations qui ont occupé le mont Royal, notamment celles autochtones qui fréquentent la montagne depuis des millénaires. La présence d'institutions importantes pour le développement de la communauté montréalaise, les ensembles résidentiels, les cimetières ainsi que les nombreuses œuvres d'art public ou commémoratives concourent à créer, avec le patrimoine naturel, un paysage hétérogène d'une richesse exceptionnelle.



Photo 3-7 Vue vers le mont Royal et le monument à sir George-Étienne Cartier

**Un portrait des territoires
emblématiques, de leurs particularités
et des enjeux qui les caractérisent
(ex. Mont Royal)**

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité

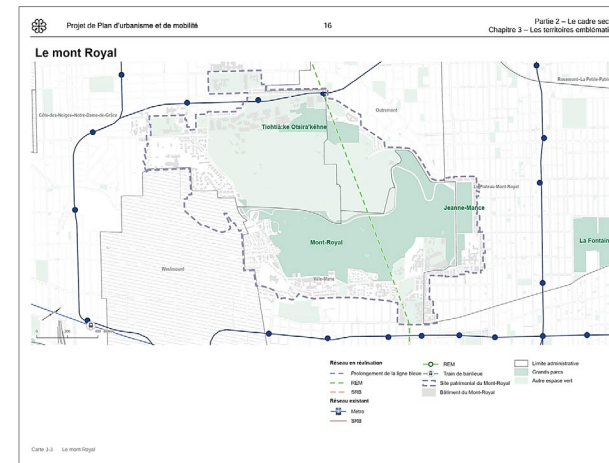
3.2.4 Objectifs pour le territoire emblématique du mont Royal

- Reconstituer 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

Reconstituer la notion de capacité limite de la montagne afin d'assurer la conciliation entre les nouvelles fonctions et la préservation du patrimoine

Le PPMVMR met de l'avant la notion de capacité limite de la montagne à accueillir de nouvelles constructions afin de préserver l'équilibre entre les milieux bâtis et non bâtis qui caractérisent le mont Royal et offrent des qualités paysagères et naturelles remarquables. Malgré la nécessaire intensification du territoire montréalais, le PUM reconnaît le caractère exceptionnel du SPMR et reconduit ainsi le régime de protection de sa capacité limite par un encadrement précis des hauteurs, des taux d'implantation et des milieux naturels reflétant les caractéristiques bâties et paysagères existantes.

**Des objectifs de planification
(ex. Reconstituer la notion de
capacité limite de la montagne)**



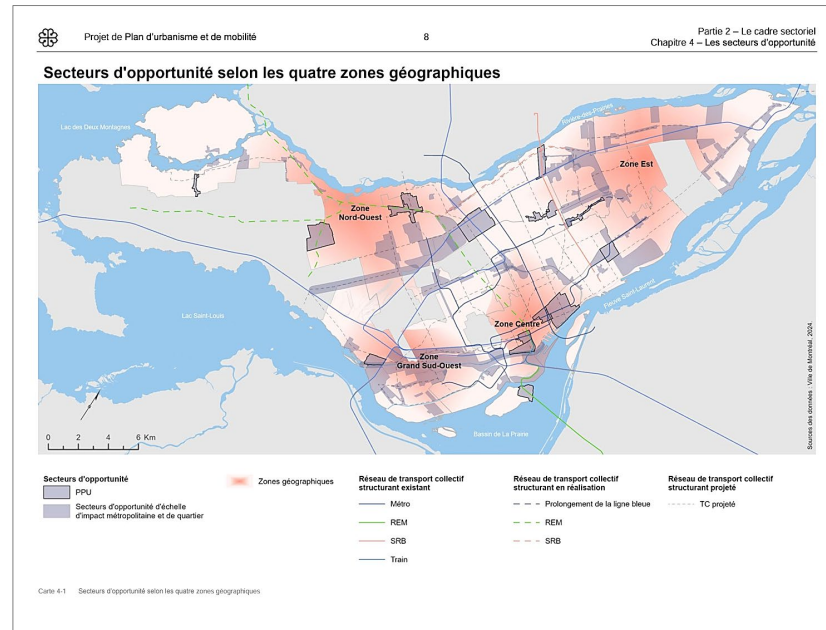
**Une carte qui présente les
limites du site patrimonial
du Mont-Royal où
s'appliquent les objectifs et
interventions**



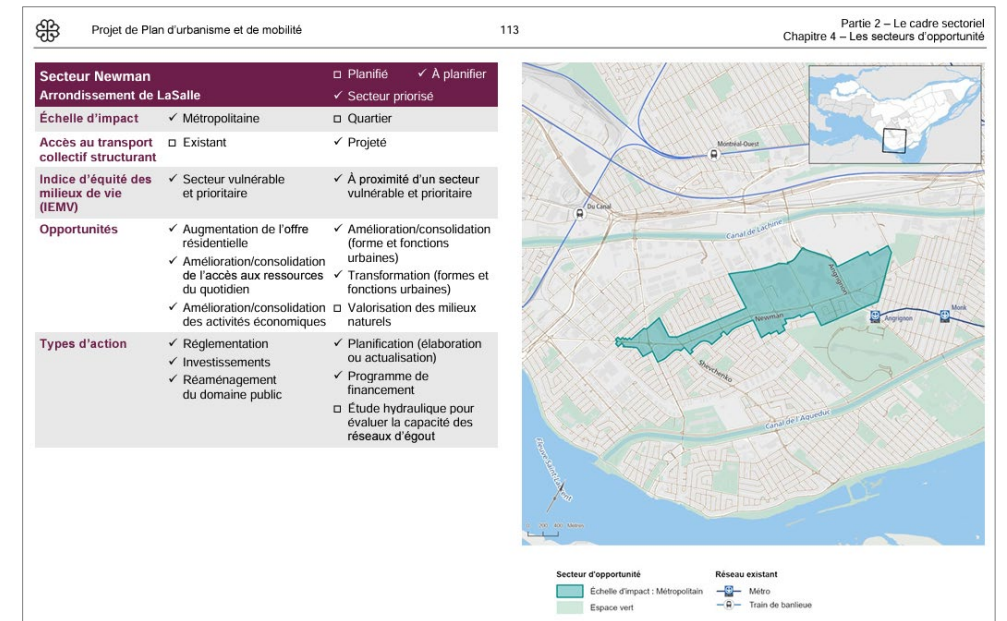
Chapitre 4
Les secteurs
d'opportunité



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine



Une carte générale qui localise tous les secteurs d'opportunité par grande zone géographique



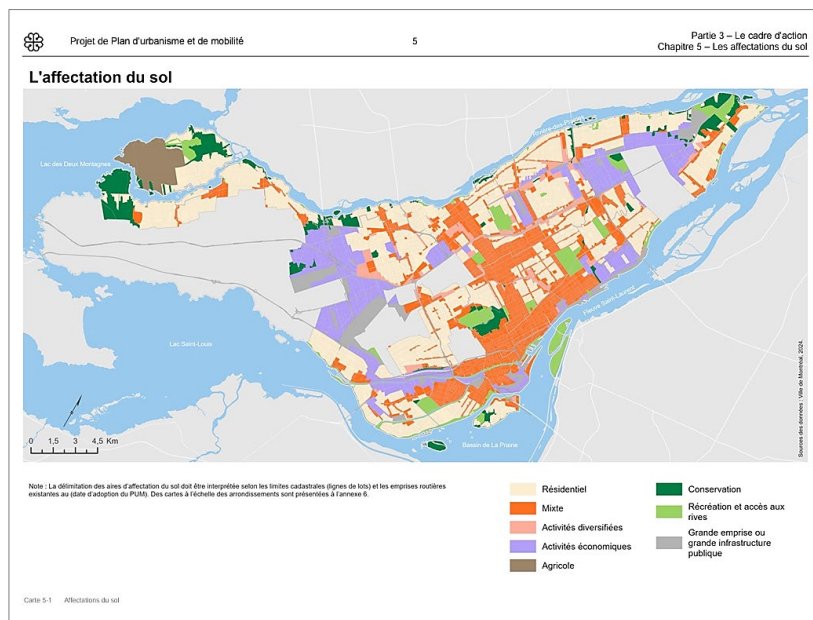
Une fiche-synthèse par secteur d'opportunité (ex. les secteurs d'opportunité résidentiels et mixtes font l'objet de niveaux d'intensification urbaine différents selon le contexte et les potentialités des milieux)



Chapitre 5
Les affectations



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine



Une carte qui permet d'identifier les affectations du sol sur le territoire
(ex. l'approche d'intensification urbaine s'applique dans les affectations « Résidentielle » et « Mixte » uniquement)

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 11 Partie 3 – Le cadre d'action Chapitre 5 – Les affectations du sol

5.4 Affectations du sol

5.4.1 Affectation du sol « Résidentielle » : préserver et développer des milieux de vie de qualité et intégrer une mixité d'activités compatibles

Description

Aire d'affectation à vocation principalement résidentielle comportant des secteurs accueillant une mixité d'activités (ex. rues commerciales avec habitation). L'affectation du sol 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. Ces secteurs ne présentent généralement pas d'opportunités de mutation du tissu urbain et correspondent en grande majorité aux secteurs d'intensification douce.

Composantes

- Habitation
- Commerce
- Bureau
- Équipement collectif ou institutionnel
- Agriculture urbaine

Critères applicables

La réglementation d'urbanisme doit assurer le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.

Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles. L'insertion de ces activités peut viser, de manière non limitative, les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.

Les activités d'agriculture urbaine non intensives et sur de petites surfaces, telles qu'un jardin collectif ou communautaire ainsi qu'une serre, peuvent être autorisées. Celles-ci doivent respecter les critères suivants :

- assurer une insertion harmonieuse de cet usage au milieu environnant en ne créant aucune vibration, bruit, émission d'odeur, poussière et lumière hors des limites du terrain;
- prévoir des mesures de mitigation adéquates permettant d'assurer une intégration des aménagements adaptés aux bâtiments avoisinants. Ces mesures de mitigation peuvent viser la détermination de distances minimales avec les terrains adjacents ou situés dans le voisinage immédiat et qui sont occupés par des usages sensibles, le choix de l'emplacement des équipements mécaniques, des bâtiments et des constructions accessoires afin de minimiser les nuisances et la détermination d'une superficie maximale réservée aux bâtiments et aux constructions;
- limiter les opérations de chargement ou de déchargement de véhicules lourds;
- limiter l'entreposage extérieur;
- possibilité d'autoriser la vente sur place de produits cultivés dans la mesure où les incidences de cette activité sur le voisinage sont limitées.

Une description de chacune des affectations du sol, des composantes autorisées et des critères applicables
(ex. critères de mixité et de cohabitation des usages dans les affectations du sol « Résidentielle » et « Mixte »)



Chapitre 6
Le document
complémentaire



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine

Terme	Définition
Aire de stationnement	Emplacement hors rue aménagé, extérieur et/ou intérieur, à des fins de stationnement de véhicules routiers, y compris l'aménagement d'une seule unité de stationnement. Une aire de stationnement comprend la superficie de l'ensemble des espaces occupés par des unités de stationnement et des voies de circulation.
Aire de stationnement pour vélo	Emplacement qui ne fait pas partie du domaine public, extérieur et/ou intérieur, aménagé à des fins de stationnement de vélos, y compris l'aménagement d'une seule unité de stationnement pour vélo.
Construction hors toit	Construction composée d'un espace accessible, d'un agrandissement ou d'une extension de l'usage principal du bâtiment au-dessus du toit ou d'une partie du toit d'un bâtiment comme une mezzanine ou une terrasse.
Densité nette	Rapport entre le nombre total de logements et la superficie du territoire de référence en excluant les rues et les espaces publics.
Équipement mécanique	Équipement, composante technique et de service qui comprend notamment un appareil et un conduit électriques, de plomberie, de chauffage et de conditionnement de l'air intégré au bâtiment et servant à son fonctionnement. Cela inclut, de façon non limitative, un compteur d'électricité ou de gaz, un conduit de ventilation et un appareil de climatisation, à l'exception d'un appareil de climatisation individuel et amovible.
Équipement participant à l'efficacité énergétique et à l'adaptation aux changements climatiques	Équipement ou accessoire intégré au bâtiment qui comprend, par exemple, une thermopompe, un transformateur sur socle, un panneau solaire, une éolienne, une gouttière et un baril de pluie.
Largeur d'emprise de la voie publique	Distance correspondant au domaine public, incluant l'emprise excédentaire de la voie publique, soit la partie de la voie publique qui est située entre le bord de la chaussée ou le trottoir et la limite des propriétés riveraines.

La définition des notions qui ont une valeur légale et qui doivent être harmonisées dans la réglementation des 19 arrondissements (ex. densité nette)

DC 2	DC 2.1	DC 2.1.1	DC 2.1.2
Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices	Dispositions générales à tous les niveaux d'intensification	Interprétation des cartes	Seuils minimaux moyens de densité nette
Les dispositions du document complémentaire énoncent les normes et critères qui s'appliquent sur tout terrain occupé ou destiné à être occupé par un usage visé par la composante habitation, commerce, bureau, commerce ou bureau avec activités de production reliées, équipement collectif ou institutionnel et situé dans l'aire d'affectation « Résidentielle » ou « Mixte », en fonction des niveaux d'intensification visés à la Carte 2-10 – Niveaux d'intensification urbaine. Ces normes et critères s'appliquent à tous types de projets de construction et d'agrandissement, selon le niveau d'intensification visé pour ledit secteur.	Les dispositions du document complémentaire énoncent les normes et critères qui s'appliquent sur tout terrain occupé ou destiné à être occupé par un usage visé par la composante habitation, commerce, bureau, commerce ou bureau avec activités de production reliées, équipement collectif ou institutionnel et situé dans l'aire d'affectation « Résidentielle » ou « Mixte », en fonction des niveaux d'intensification visés à la Carte 2-10 – Niveaux d'intensification urbaine. Ces normes et critères s'appliquent à tous types de projets de construction et d'agrandissement, selon le niveau d'intensification visé pour ledit secteur.	Le texte qui suit présente la nature des dispositions qui doivent être adoptées par les arrondissements afin de mettre en œuvre l'intensification élevée, intermédiaire ou douce, selon les niveaux identifiés à la Carte 2-10 – Niveaux d'intensification urbaine.	Les seuils minimaux moyens de densité nette figurant à la Carte 2-11 – Seuils minimaux moyens de densité nette s'appliquent par niveau d'intensification. La densité prescrite est une densité résidentielle minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare net, applicable aux nouvelles constructions dans les affectations « Résidentielle » ou « Mixte » pour les différents niveaux
La réglementation d'urbanisme doit régir l'intensification urbaine visée par des normes (taux d'implantation, hauteur, coefficient d'occupation du sol, etc.) assurant l'atteinte des seuils minimaux de densité figurant à la Carte 2-11 – Seuils minimaux moyens de densité nette, dans l'objectif de répondre à l'orientation d'intensification urbaine.	La réglementation d'urbanisme doit régir l'intensification urbaine visée par des normes (taux d'implantation, hauteur, coefficient d'occupation du sol, etc.) assurant l'atteinte des seuils minimaux de densité figurant à la Carte 2-11 – Seuils minimaux moyens de densité nette, dans l'objectif de répondre à l'orientation d'intensification urbaine.	Les dispositions portant sur le verdissement peuvent notamment s'exprimer par un pourcentage de verdissement au sol pouvant être modulé en fonction des particularités du cadre bâti, un facteur de résilience climatique (FRC), un coefficient de biotope ou le verdissement d'une toiture et des murs extérieurs.	Les dispositions portant sur l'emprise au sol d'un bâtiment, la plantation et l'aménagement d'une cour peuvent viser les éléments suivants :
Le verdissement;	Le verdissement;	Le verdissement;	Le verdissement;
L'emprise au sol d'un bâtiment;	L'emprise au sol d'un bâtiment;	L'emprise au sol d'un bâtiment;	L'emprise au sol d'un bâtiment;
La plantation;	La plantation;	La plantation;	La plantation;
L'aménagement d'une cour.	L'aménagement d'une cour.	L'aménagement d'une cour.	L'aménagement d'une cour.

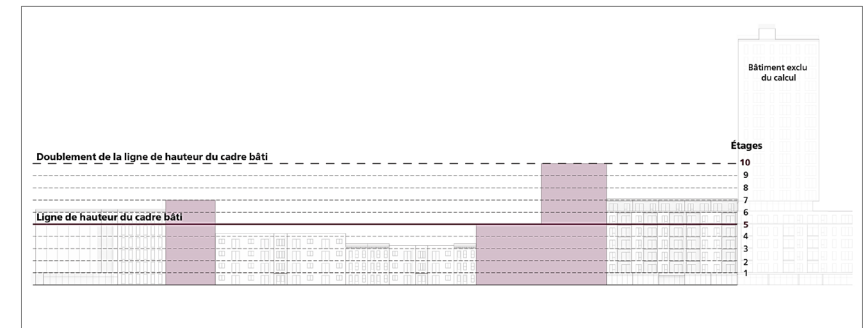
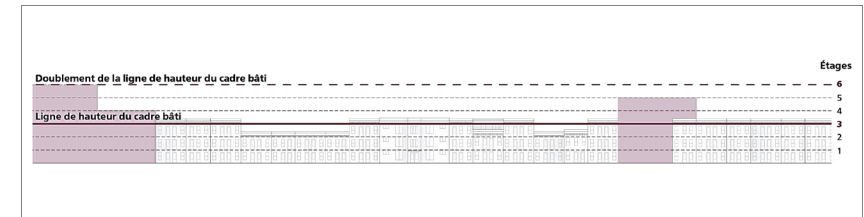
Les règles et critères qui permettent de traduire l'approche d'intensification urbaine en trois niveaux dans la réglementation des 19 arrondissements



Chapitre 6
Le document
complémentaire



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine



Des illustrations techniques

(ex. exemples d'application de l'évolution de la forme urbaine selon les caractéristiques bâties des milieux)



Chapitre 7
La mise en œuvre



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 29

Partie 3 – Le cadre d'action
Chapitre 7 – La mise en œuvre

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.

Des mesures à mettre en place :

- pour atteindre les objectifs de l'orientation (chapitre 2)
- dans les territoires emblématiques (chapitre 3)
- dans les secteurs d'opportunité (chapitre 4)



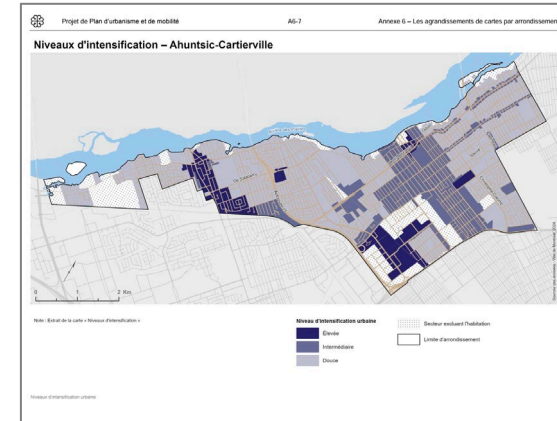
Glossaire et Annexes



L'exemple de l'approche d'intensification urbaine

Terme	Définition
Cobénéfice	<p>Terme d'abord utilisé dans le domaine de l'environnement pour faire référence aux conséquences positives indirectes résultant de mesures de réduction des émissions de GES dans le cadre de politiques climatiques. Appliqué à l'aménagement du territoire, il réfère aux effets bénéfiques d'un aménagement ou d'un projet sur son environnement bâti, naturel et social, que ce soit à l'échelle du terrain, du quartier ou de la ville dans son ensemble. Par exemple, maximiser le verdissement, bonifier l'offre d'équipements collectifs ou assurer la création de nouveaux espaces publics dans le cadre d'un projet de redéveloppement urbain sont autant de cobénéfices pour la collectivité montréalaise et des moyens de contribuer à l'objectif de transition écologique équitable du territoire.</p> <p><small>Source : Adapté de Clouston, C., Guvanch, C. et Leocao, F. (2015). Les cobénéfices des politiques climatiques : un concept opérant pour les négociations climat. <i>Nature Sciences Sociétés</i>, supplément 3, (p. 41-51).</small></p>
Cœur de quartier	Secteur présentant une concentration, une complémentarité et une accessibilité aisée aux commerces, aux services et aux équipements quotidiens. Ainsi, les cœurs de quartier disposent d'un pouvoir structurant à l'échelle des milieux de vie et dans l'armature urbaine de la ville.
Commerce de destination	Commerce offrant des biens semi-courants ou réfléchis pour lesquels les consommateurs sont prêts à effectuer une visite particulière pouvant nécessiter un déplacement de longue portée.
Commerce de proximité	Commerce offrant des biens et des services courants, généralement implanté au sein de milieux à dominante résidentielle ou mixte, qui permet de satisfaire la population située à courte distance de marche de l'établissement.
Conservation en patrimoine	Ensemble des actions et des processus visant à sauvegarder les éléments caractéristiques patrimoniaux d'une ressource culturelle afin d'en préserver la valeur patrimoniale et d'en protéger la vie physique. Il peut s'agir de préservation, de réhabilitation, de restauration ou d'une combinaison de ces approches de conservation.

Un glossaire qui recense des définitions nécessaires à la compréhension de l'approche d'intensification urbaine (ex. cobénéfices)



Des agrandissements de cartes qui permettent d'identifier les niveaux d'intensification à l'échelle de chaque arrondissement

Orientation 2	
Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices	
Cible 2.1 – 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.	
Situation actuelle	2024 36 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche d'un point d'accès du réseau de transport collectif structurant.
Cibles intermédiaires	2030 46 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche d'un point d'accès du réseau de transport collectif structurant.
	2040 70 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche d'un point d'accès du réseau de transport collectif structurant.
	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.
Cible 2.2 – En 2050, 75 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien¹.	
Situation actuelle	2024 58 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien.
Cibles intermédiaires	2030 65 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien.
	2040 70 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien.
	2050 75 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien.

Des cibles qui précisent pour l'orientation portant sur l'approche d'intensification urbaine les résultats attendus à l'horizon de 2050 et les étapes intermédiaires pour y parvenir



Conclusion



Quel est l'apport de la révision?

- **La cible de carboneutralité en 2050**
- **La planification de l'évolution de la forme urbaine** plutôt que l'encadrement strict des paramètres de densité
- **Une planification globale incluant des secteurs d'opportunité** plutôt que des chapitres d'arrondissements
- **Une bonification de l'approche de mise en valeur du patrimoine et des paysages**
- **Une planification détaillée de la mobilité:** modes actifs, collectifs, partagés, électrification, logistique urbaine, etc.
- **Des mesures et des cibles pour guider les plans d'action, le suivi et la révision**

Merci



Service de
l'urbanisme et
de la mobilité

18 juin 2024