

# PUM 2050

PLAN D'URBANISME  
ET DE MOBILITÉ

Photo de Matthias Müller Sur Erisol.com

# PUM 2050

PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ

**Rapport de consultation publique**

20 février 2025



OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

# **PUM 2050**

## **Plan d'urbanisme et de mobilité**

### **Mandat**

Tenir une consultation publique portant sur le projet de règlement intitulé : Règlement révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et son document complémentaire (04-047) et le remplacer par le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

### **Édition et diffusion**

Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : 514 872-3568  
[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)  
[info@ocpm.qc.ca](mailto:info@ocpm.qc.ca)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2025

978-2-925161-45-5 (imprimé)

978-2-925161-46-2 (PDF)

Montréal, le 20 février 2025

Madame Valérie Plante  
Mairesse de la Ville de Montréal  
Madame Émilie Thuillier  
Présidente du comité exécutif  
**Ville de Montréal**  
**Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier**  
275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec)  
H2Y 1C8

**Objet : Rapport de consultation publique sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM)**

Mesdames,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) portant sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM). Ce mandat découle de l'adoption du projet de règlement intitulé « *Règlement révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et son document complémentaire (04-047) et le remplaçant par le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050* ». Il a été confié à l'OCPM en vertu des dispositions de l'article 83, paragraphe 2, de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec.

De prime abord, je me dois de souligner que ce mandat comportait son lot de défis, à commencer par le court délai dont nous disposons pour mener un mandat d'une telle ampleur et d'une telle complexité, sans compter la participation exceptionnelle que la démarche aura générée. En conséquence, je salue l'engagement exceptionnel dont ont fait preuve les commissaires et le personnel de l'Office.

Vu l'importance cruciale et structurante de cet instrument de planification pour le développement de la Ville pour les 25 prochaines années, l'Office a décuplé les efforts de mobilisation pour obtenir un maximum de contributions. Ces efforts ont porté fruit puisque nous avons joint près de 9 000 personnes.

Fidèle à notre réputation de rigueur, l'ensemble de ces contributions a été analysé avec soins. Toutefois, il s'est avéré impossible qu'elles puissent toutes faire l'objet d'un constat ou d'un avis. La commission a donc dû faire des choix pour couvrir l'essentiel avec les 28 recommandations que comporte le chapitre 3. C'est pourquoi je vous invite à porter une très grande attention, non seulement aux recommandations de ce chapitre, mais aussi à l'ensemble des commentaires et propositions des participants exposés dans le chapitre 2.

Par ailleurs, je dois souligner à quel point je suis fier des efforts qui ont été déployés par mon équipe pour recueillir la contribution de participants à besoins spécifiques ou issus de groupes susceptibles de vivre des discriminations. La plupart du temps, la contribution de ces populations se trouve sous-représentée dans de tels exercices de planification. Ainsi, je ne saurais trop appuyer sur la richesse que renferme le *Cahier complémentaire : Pour une ville inclusive* du présent rapport. Nous avons fait le choix de présenter ces éléments dans un document distinct puisque nous jugeons qu'il sera utile non seulement pour la mise en œuvre du PUM, mais aussi pour toutes les actions futures que voudra mener la Ville en matière d'équité.

Cela dit, il faut reconnaître que malgré ces efforts visant à joindre la plus grande représentativité possible des publics, et en dépit de la forte participation, certaines voix n'ont pas été entendues. Je vous invite donc à prendre acte du fait que malgré un appui globalement favorable aux orientations que propose le projet de PUM, cela n'est pas toujours représentatif de ce que l'on entend dans l'espace public. Comme la commission le recommande, je suis d'avis qu'un contrat social reste à bâtir pour que les orientations que propose le projet de PUM puissent se concrétiser. Autrement, comme c'est malheureusement souvent le cas lorsqu'un tel plan implique de profonds changements, les chances de succès risquent d'être compromises.

J'aimerais enfin insister sur un aspect qui me tient particulièrement à cœur, soit la nécessaire place que doit prendre l'engagement et la participation citoyenne pour la mise en œuvre du PUM. Vous verrez qu'il s'agit d'un élément qui a fait l'objet de nombreuses contributions de la part des participants. Ils estiment, comme moi, que cela est non seulement nécessaire, mais essentiel au succès de ce vaste chantier.

Dans cet esprit, à titre de gardien de l'institution qu'est l'OCPM, et bien que je salue la volonté d'accélérer le développement des projets dans la foulée de l'adoption du PUM, je suis d'avis que cela ne doit pas conduire à la réduction des espaces de participation citoyenne. Les Montréalaises et les Montréalais doivent toujours pouvoir compter sur des démarches de consultation indépendantes et rigoureuses lorsque de grands projets sont susceptibles d'impacter leur milieu de vie.

Le présent rapport sera rendu public le 6 mars 2025, à moins que vous souhaitiez qu'il le soit à une date antérieure.

Je vous prie de recevoir, madame la mairesse, madame la présidente du comité exécutif, l'expression de mes sentiments respectueux.



Le président,  
Philippe Bourke

PB/II

c. c. Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de l'OCPM et de l'itinérance  
Lucie Careau, Directrice du Service d'urbanisme et de la mobilité



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Le mandat et la démarche de consultation .....</b>	<b>1</b>
1.1 Le mandat	1
1.2 Présentation du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité	2
1.3 Le dossier de documentation	22
1.4 La démarche de consultation	22
1.5 Le tableau synthèse de la participation	27
<b>2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants</b>	<b>29</b>
2.1 Mobilité	32
2.2 Intensification urbaine	54
2.3 Logement	64
2.4 Espaces à vocation économique et commerciale	79
2.5 Lieux de la vie collective	91
2.6 Identité montréalaise	102
2.7 Environnement	126
2.8 Mise en œuvre et gouvernance	139
<b>3. Les constats et l'analyse de la commission</b>	<b>147</b>
3.1 Mise en contexte	148
3.2 Une proposition de vision accueillie favorablement..., mais incomplète	153
3.3 Les orientations	154
3.4 Mise en œuvre et gouvernance	188
<b>4. Conclusion</b>	<b>195</b>
Annexe 1 - Les déclarations d'engagement des commissaires	197
Annexe 2 - Les renseignements relatifs au mandat	200
Annexe 3 - Les recommandations	209





# 1 Le mandat et la démarche de consultation

## 1.1 Le mandat

La Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour mener une consultation sur son projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM).

La commission constituée par l'Office et responsable de la consultation était sous la présidence de Francine Simard, secondée des commissaires Marie Claude Massicotte<sup>1</sup> et Christian Giguère. Ils étaient accompagnés dans leurs travaux par les analystes Marc-André Lapointe, et Laurent-Olivier Lord, et ont aussi pu compter sur la contribution ponctuelle de Soraya Boucetta et Alejandro Ángel Tapias.

Le premier chapitre du rapport offre un aperçu du contenu et de la structure du projet de PUM et rend compte de la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. Le second chapitre fait la synthèse des opinions exprimées. L'analyse et les recommandations de la commission figurent au troisième et dernier chapitre.

---

<sup>1</sup>Mme Massicotte a rejoint la commission à la suite du départ de Mme Lise Gagné.

## 1.2 Présentation du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité

Le plan d'urbanisme est, pour une municipalité, le principal outil visant à planifier et à gérer l'évolution de son territoire.

Fruit d'une collaboration entre les services municipaux et l'ensemble des arrondissements montréalais<sup>2</sup>, le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) est la proposition de la Ville de Montréal afin de réviser son Plan d'urbanisme, adopté en 2004. La composante Mobilité du projet de PUM, intégrée pour la première fois dans le Plan d'urbanisme, remplacerait le Plan de transport adopté en 2008; la Ville choisit d'aborder l'urbanisme et la mobilité de façon interdépendante pour favoriser la lutte contre les changements climatiques et l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050.

### 1.2.1 Un outil juridique

Le PUM est un outil juridique, prévu dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et encadré par la Charte de la Ville de Montréal. En vertu de la LAU, la planification du territoire s'inscrit dans une logique de concordance entre les divers paliers de gouvernance. Selon cette logique, un palier décisionnel supérieur oriente et encadre la planification de l'échelon inférieur.

Ces niveaux de planification sont, en ordre décroissant :

- Les orientations du gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire (OGAT);
- Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La CMM forme un ensemble de 82 municipalités incluant la ville de Montréal;
- Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal.  
L'agglomération regroupe l'ensemble des municipalités de l'île de Montréal, soit la Ville de Montréal et les 15 villes liées;
- Le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal;
- La réglementation d'urbanisme de chacun des 19 arrondissements montréalais.

Comprenant, entre autres, le règlement de zonage (ex. hauteurs, densités) et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), la réglementation d'arrondissement doit être conforme aux normes prescrites par le PUM; une fois celui-ci adopté, les arrondissements disposeront de six mois pour assurer la conformité de leurs règlements au PUM<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Pour consulter la liste complète des contributeurs, voir Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Introduction, doc. 3.1, Préambule.

<sup>3</sup> OCPM, Transcription de la soirée de lancement du 18 juin, doc. 4.1.1, p. 39.

En matière de mobilité, la planification du transport collectif suit une logique similaire. Les normes prescrites à cet égard dans le PUM doivent être conformes à la planification de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui doit elle-même respecter les orientations et objectifs de la CMM et du gouvernement du Québec.

Il convient de noter que les éléments suivants<sup>4</sup> impliqueront, à moyen terme, une mise à jour du PUM :

- La Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire et son plan de mise en oeuvre (2023-2027), ainsi que le dépôt du prochain plan d'action de la Politique de mobilité durable – 2030 du gouvernement du Québec;
- L'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) révisé, prévue en juin 2025;
- L'adoption du premier Plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

## 1.2.2 La consultation publique Réflexion 2050

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 fait suite au rapport de consultation publique intitulé Réflexion 2050<sup>5</sup>, déposé par l'OCPM au mois de mai 2023. Résultat d'une consultation échelonnée sur plus d'un an, ce rapport portait sur le Projet de ville<sup>6</sup>, un document de réflexion réalisé par la Ville de Montréal et proposant une vision d'avenir pour la métropole en matière d'urbanisme et de mobilité. Le rapport de l'OCPM formulait 22 recommandations à la Ville en vue de la préparation du projet de PUM. À la demande de l'OCPM et afin de suivre l'évolution des propositions, la Ville a produit en juin 2024 un document faisant état du suivi de ces recommandations<sup>7</sup>.

## 1.2.3 La structure du projet de PUM

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) comporte sept chapitres, regroupés en trois parties.

La partie 1, intitulée *Le cadre de référence*, présente la vision 2050 en matière d'aménagement et de mobilité (chap. 1), ainsi que la Stratégie montréalaise (chap. 2), comprenant dix orientations se déclinant sous forme d'objectifs, de mesures et de cibles, applicables à l'ensemble du territoire.

---

<sup>4</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 - La mise en oeuvre, doc. 3.1.7, p. 5.

<sup>5</sup> OCPM, Rapport Réflexion 2050, <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport-final-R%C3%A9flexion%202050.pdf>.

<sup>6</sup> Consultation publique Réflexion 2050, Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P117/3-1\\_projet\\_de\\_ville\\_final\\_1.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P117/3-1_projet_de_ville_final_1.pdf).

<sup>7</sup> Ville de Montréal, Suivi des recommandations de l'OCPM sur le « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité » - Juin 2024, doc. 3.2.

La partie 2, intitulée *Le cadre sectoriel*, décrit les intentions de planification et d'aménagement pour des portions du territoire auxquelles la Ville souhaite prêter une attention particulière. Il s'agit :

- Des quatre Territoires emblématiques (chap. 3), que sont l'archipel et ses cours d'eau, le mont Royal, le Vieux-Montréal et le centre-ville. La Ville précise pour chacun d'entre eux un contexte et des besoins particuliers, d'où la nécessité d'élaborer des solutions distinctives;
- Des 96 Secteurs d'opportunité (chap. 4), c'est-à-dire ceux à transformer ou à consolider au cours des prochaines années, et nécessitant de ce fait une planification adaptée<sup>8</sup>.

La partie 3, intitulée *Le cadre d'action*, vise à assurer la mise en œuvre du PUM par des mesures qui concrétisent les orientations, objectifs et cibles identifiés.

- Tout d'abord, les Affectations du sol (chap. 5), au nombre de neuf<sup>9</sup>, indiquent les activités pouvant avoir cours dans les différentes parties du territoire montréalais, afin qu'il en résulte une occupation optimale et harmonieuse de l'espace. Les arrondissements auront ensuite l'obligation de les décliner sous forme d'usages spécifiques dans leur réglementation d'urbanisme;
- Ensuite, le Document complémentaire (chap. 6) traduit les orientations et les intentions du PUM en règles et en critères qui devront être intégrés à la réglementation d'urbanisme des arrondissements. Conçues comme des balises minimales à respecter, ces dispositions peuvent être raffinées et précisées par les arrondissements, dans un souci de conformité au PUM;
- Enfin, la Mise en œuvre (chap. 7) liste les mesures à mettre en place pour concrétiser les dix orientations et les intentions de planification et d'aménagement liées aux territoires emblématiques, prévoit les mécanismes de suivi et de reddition de comptes afin de réaliser la vision 2050 du PUM.

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 est complété par un glossaire de la terminologie employée, ainsi que de six annexes comprenant :

- Annexe 1 : Les cibles dont se dote la Ville de Montréal pour mesurer son avancement;
- Annexe 2 : Des cartes complémentaires appuyant la compréhension du chapitre 2;
- Annexe 3 : La liste des immeubles patrimoniaux concernés par certaines sections des chapitres 2 et 6;
- Annexe 4 : Les fiches de corridors visuels participant à la mise en valeur des paysages;
- Annexe 5 : Les 15 plans particuliers d'urbanisme en vigueur (PPU);
- Annexe 6 : Les agrandissements des cartes présentées au chapitre 2, par arrondissement.

---

<sup>8</sup> Les 96 secteurs d'opportunité sont répartis en quatre zones géographiques, soit l'Est, le Centre, le Grand Sud-Ouest et le Nord-Ouest. Ils incluent 15 plans particuliers d'urbanisme (PPU) déjà adoptés et reconduits par la Ville, ainsi que 32 secteurs à échelle d'impact métropolitaine et 49 secteurs à échelle d'impact de quartier.

<sup>9</sup> Les affectations du sol sont : Résidentielle, Mixte, Activités diversifiées, Activités économiques, Agricole, Conservation, Récréation et accès aux rives, Grande emprise ou infrastructure publique, Espace vert local.

## 1.2.4 Les intentions inscrites au projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

En puisant dans les parties du PUM présentées ci-dessus, la section suivante propose un résumé des intentions inscrites au PUM et des actions prévues pour le mettre en œuvre.

### LA VISION

La vision qui sous-tend le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité consiste à planifier le développement du territoire afin qu'en 2050 Montréal soit une *ville verte, juste et résiliente*.

Dans un contexte inédit d'urgence climatique et d'effondrement de la biodiversité, la Ville de Montréal souhaite ainsi que le PUM permette, au moyen de changements « *à la fois progressifs et profonds*<sup>10</sup> », de réaliser une transition écologique équitable<sup>11</sup> à l'horizon 2050. Pour y arriver, chaque intervention d'aménagement menée sur le territoire devra s'appuyer sur les principes directeurs suivants :

- La lutte et l'adaptation aux changements climatiques et le renforcement de la biodiversité;
- Une distribution équitable des ressources urbaines (ex. mobilité, emplois, commerces et services, équipements collectifs) en priorisant les territoires en déficit;
- La santé, la sécurité et le bien-être de la population, notamment les personnes en situation de vulnérabilité.

La Ville souhaite également que le PUM contribue au processus de réconciliation avec les peuples autochtones, en phase avec sa Stratégie de réconciliation avec les peuples autochtones<sup>12</sup> adoptée en 2020.

Les interventions d'aménagement sont partagées en trois échelles territoriales :

- L'humain, par le biais d'une expérience urbaine renouvelée;
- Les quartiers, pour qu'ils soient inclusifs et résilients;
- La métropole, afin que son développement soit soutenu par un réseau de mobilité durable.

---

<sup>10</sup> Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Introduction, doc. 3.1, p. 1.

<sup>11</sup> « Pour la Ville de Montréal, la transition écologique passe d'abord par l'adaptation aux changements climatiques et la transformation radicale de notre façon de produire et de consommer des biens et de l'énergie, par la protection de la biodiversité ainsi que par le renforcement de la résilience de nos écosystèmes et de notre communauté. Le tout doit être fait de façon à favoriser l'équité sociale et territoriale. » Extrait de Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Glossaire, doc. 3.1.8, p. 19.

<sup>12</sup> Ville de Montréal, Stratégie de réconciliation 2020-2025, doc. 6.4.10.

## LES ORIENTATIONS DU PROJET DE PUM

De la vision découlent les orientations, qui se déclinent elles-mêmes sous forme d'objectifs (chapitre 2), de mesures (chapitres 2 et 7) et de cibles (annexe 1), de manière à former un fil conducteur allant de l'intention générale à l'action spécifique. Ces intentions se traduisent sur le plan réglementaire par le biais des dispositions contenues au document complémentaire (chapitre 6).

Nous présentons ci-dessous, de façon sommaire, les 10 orientations du projet de PUM et les moyens proposés pour les réaliser.

### — **ORIENTATION 1 - Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité**

Pour être à la hauteur de l'urgence climatique, la Ville de Montréal affirme la nécessité de « *se déplacer autrement [en rehaussant] considérablement l'offre, la qualité et l'accessibilité des infrastructures*<sup>13</sup> » de transports actifs et collectifs. Les objectifs et mesures ci-dessous visent à atteindre, pour 2050, une cible de 2 déplacements sur 3 (69 %) réalisés en transport actif ou collectif à Montréal.

#### 1. a) **La marche**

Afin d'assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier en toute saison, le projet de PUM propose d'intégrer les principes d'aménagement inclusifs, sécuritaires et conviviaux pour tous les projets d'infrastructures, ainsi que l'ADS+<sup>14</sup> dès leur amorce et à toutes les étapes. Tout en priorisant les secteurs les moins propices à la marche, il énonce comme mesures de créer des liens entre les zones séparées par des limites physiques (ex. voie ferrée), d'améliorer l'accès vers les cœurs de quartier et les pôles de transport collectif, les pôles d'emplois et les pôles institutionnels (ex. hôpitaux, universités, cégeps), ou encore de créer des rues et des zones à priorité piétonne, lesquelles deviendraient, avec le temps, des zones à faible ou zéro émission (ZFE et ZZE)<sup>15</sup> de polluants atmosphériques. Pour tous ces éléments, le choix des interventions à mener pourrait être guidé grâce à un outil centralisé d'aide à la décision.

#### 1. b) **Le vélo**

Le projet de PUM vise à déployer, d'ici 2050, un réseau cyclable complet et accessible en toute saison, quel que soit l'âge de la personne concernée, son statut socioéconomique et son lieu de vie. Le positionnement du vélo en tant que véritable alternative à l'automobile s'appuierait notamment sur une intermodalité accrue

---

<sup>13</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 10.

<sup>14</sup> L'ADS+, ou analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle.

<sup>15</sup> Alors que la zone à faibles émissions restreint la circulation tout en privilégiant les déplacements actifs, la zone zéro émission n'autorise que « *les modes de déplacements émettant zéro émission de GES (transports actifs, collectifs, partagés et individuels électrifiés)* » pour le déplacement des personnes et des marchandises. Voir Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 200.

(la possibilité de combiner divers modes de transport au cours d'un déplacement), le développement du vélopartage dans les secteurs peu ou non desservis, l'implantation d'une offre de remorques et de vélos cargos partagés à proximité des artères commerciales, et l'adoption éventuelle d'une Politique nationale sur les transports actifs.

### **1. c) Les transports collectifs**

Un premier objectif en matière de transport collectif consiste à assurer un accès équitable au réseau pour l'ensemble de la population. Cela serait réalisé grâce à l'accroissement de l'offre de service dans les secteurs à forte vulnérabilité socioéconomique, à l'implantation de liens cyclables et de corridors de mobilité durable<sup>16</sup> vers le réseau de transport structurant, et à l'instauration d'une tarification sociale.

Afin de rendre le réseau plus performant, sécuritaire et confortable, il est prévu, entre autres, d'augmenter l'offre de service hors des heures de pointe, d'améliorer les temps de parcours en poursuivant l'implantation de voies réservées et de systèmes rapides par bus (SRB), et d'évaluer l'ajout de stations aux lignes existantes du REM et des trains de banlieue. La collaboration avec les partenaires (STM, SPVM, Société de développement social) permettra d'améliorer la sécurité des réseaux de transport collectif.

Des mesures ciblant les personnes ayant une limitation fonctionnelle incluent l'élaboration d'un plan d'intervention et de financement en matière d'accessibilité universelle des stations de métro, de train, et de leurs abords, d'un cadre financier soutenant une approche zéro refus en transport adapté, et de lignes directrices concernant le maintien ou l'implantation de débarcadères pour le transport adapté dans un contexte de repartage de la rue.

### **1. d) Le transport structurant**

En plus des projets en cours de réalisation (ex. REM, prolongement vers l'est de la ligne bleue du métro, SRB Pie-IX et Henri-Bourassa), le projet de PUM anticipe, en collaboration avec les paliers gouvernementaux supérieurs :

- D'ici 2040, le déploiement du réseau de SRB, en particulier pour la desserte du nord-est de la métropole;
- D'ici 2040, l'extension de la ligne orange du métro vers l'ouest;
- D'ici 2050, l'extension de la ligne bleue vers l'ouest, un nouveau prolongement de la ligne bleue vers l'est, et la construction de la ligne rose entre le nord-est et le centre-ville de Montréal.

La planification du transport structurant inclut également le déploiement d'un réseau de tramway, présenté comme un mode de capacité intermédiaire apte à « *assurer le maillage et la performance du réseau* »

---

<sup>16</sup> Les corridors de mobilité durable intègrent des aménagements et des équipements destinés à augmenter simultanément la performance des transports actifs et collectifs, en particulier du vélo et du bus, dans une perspective de complémentarité des modes durables.

de transport collectif montréalais<sup>17</sup> », et un « vecteur de requalification urbaine et d'intensification du développement immobilier aux abords des axes desservis<sup>18</sup> ».

Le déploiement du tramway comprendrait :

- D'ici 2040, les premières sections du réseau réparties en trois zones : (1) le Projet structurant de l'Est<sup>19</sup> en liaison avec les lignes verte et bleue du métro, (2) le Grand Sud-Ouest<sup>20</sup>, ainsi que (3) la trame centrale, reliant ces deux premières par des axes est-ouest et nord-sud;
- D'ici 2050, des corridors stratégiques visant à renforcer l'équité territoriale (ex. boul. Saint-Michel), à relier des secteurs excentrés sans traverser le centre de l'île, et à connecter des pôles institutionnels ou économiques (ex. Côte-de-Liesse et Cavendish).

## — ORIENTATION 2 - Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices

Le concept d'intensification urbaine est une approche de planification visant à optimiser l'occupation du territoire et à créer des quartiers complets misant sur les modes de déplacement durables. L'approche cherche également à maximiser les cobénéfices<sup>21</sup> des projets en renforçant l'offre de logements hors marché (ex. sociaux), d'espaces publics et d'équipements collectifs.

La Ville se fixe pour cible qu'en 2050, au moins 75 % de la population montréalaise réside à moins de 15 minutes de marche d'un point d'accès du réseau de transport structurant et des principales ressources du quotidien.

### 2. a) Les trois niveaux d'intensification urbaine

L'intensification urbaine s'applique dans les secteurs d'affectation résidentielle ou mixte. Ses trois niveaux d'intensité - doux, intermédiaire et élevé - définissent des balises de développement à l'intention des arrondissements. Le projet de PUM présente deux cartes sur ce sujet : l'une partageant le territoire municipal en secteurs d'intensification, l'autre partageant ce même territoire en seuils minimaux de densité résidentielle moyenne<sup>22</sup> à atteindre.

---

<sup>17</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 10.

<sup>18</sup> *Idem*.

<sup>19</sup> Arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Rosemont-La Petite-Patrie, Saint-Léonard et Montréal-Nord.

<sup>20</sup> Arrondissements de Lachine, de Lasalle et du Sud-Ouest.

<sup>21</sup> Cobénéfices : Effets positifs découlant d'un projet ou d'un aménagement sur son environnement bâti, naturel et social, que ce soit à l'échelle du terrain, du quartier ou de la métropole.

<sup>22</sup> Ces seuils sont exprimés en densité nette. La densité nette se calcule en divisant le nombre total de logements construits par la superficie d'un territoire donné, sans inclure la superficie des rues, parcs et autres infrastructures d'utilité publique.

L'intensification douce autorise des transformations légères au tissu urbain, tout en préservant l'homogénéité des milieux et l'intérêt patrimonial du cadre bâti. L'ajout ponctuel de logements est autorisé (ex. unités en toiture ou en arrière-cour), sans que le rehaussement d'un bâtiment ne dépasse un étage ou 3,5 mètres.

Les niveaux d'intensification intermédiaire et élevée s'appliquent aux secteurs présentant des opportunités de densification et d'évolution de la forme urbaine. Dans un secteur d'intensification intermédiaire, un arrondissement peut, par sa réglementation, majorer la hauteur des nouvelles constructions sur une rue de l'une ou l'autre des façons suivantes : cette hauteur peut correspondre à la largeur de la voie publique, laquelle inclut les trottoirs et la chaussée, ou atteindre le double de la ligne de hauteur de la séquence urbaine (définie ci-après).

L'intensification élevée s'applique principalement aux secteurs d'opportunité. Bien qu'elle n'inclue pas de limite de hauteur spécifique, elle implique que la réglementation d'un arrondissement tende à maximiser l'occupation du sol, afin d'atteindre le seuil de densité fixé.

Pour qu'un milieu soit identifié comme secteur d'intensification intermédiaire ou élevée, il doit compter sur la desserte actuelle ou projetée d'un mode de transport collectif structurant, ainsi que la disponibilité effective ou prévue de ressources, telles que des équipements collectifs et une concentration de commerces et de services.

## **2. b) La séquence urbaine**

En plus des niveaux d'intensification, le projet de PUM introduit le concept de séquence urbaine; il s'agit d'une évaluation du cadre bâti d'un secteur (ex. hauteurs, gabarits, intérêt patrimonial, vues) visant à l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions. Le projet définit trois types de séquences :

- Séquence homogène : L'écart de hauteur entre les bâtiments ne dépasse pas deux étages ou 8 mètres. La ligne de hauteur correspond alors à la hauteur des bâtiments les plus élevés;
- Séquence hétérogène : L'écart de hauteur entre les bâtiments dépasse deux étages ou 8 mètres. La ligne de hauteur équivaut alors à la hauteur moyenne du cadre bâti;
- Séquence urbaine vouée à être développée ou redéveloppée : Les séquences urbaines adjacentes déterminent la ligne de hauteur.

## **— ORIENTATION 3 - Bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation**

Le projet de PUM établit à 12 000 par année, le nombre de logements à construire entre 2025 et 2035, et à 224 500 le total d'unités visé pour 2050<sup>23</sup>. Cet objectif est basé sur le déficit actuel d'environ 57 000 unités et la prise en compte d'une augmentation annuelle de la population estimée à 4 100 ménages.

<sup>23</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 64.

De plus, considérant que « *la pénurie de logements est particulièrement prononcée pour les ménages à revenu faible et modeste*<sup>24</sup> », la Ville compte porter, d'ici 2050, le total de logements hors marché à 20 % du parc résidentiel, ou 229 000 unités, comparativement à 63 000 (6,9 %) au début de l'année 2024.

Le projet de PUM définit comme hors marché tout type de logement détenu par une entité ne visant pas à réaliser des profits; le logement social, de même que les propriétés qui demeurent abordables à long terme grâce à un contrôle du prix de revente, en font également partie. Sur la cible de 20 % de logement hors marché, au moins 75 % serait du logement social.

Le projet précise qu'un logement est abordable pour un ménage s'il répond à ses besoins et à sa capacité de payer. La capacité de payer variant d'un ménage à l'autre, la Ville partage la population en cinq quintiles de revenus, dont seul le cinquième ne nécessite pas d'actions ciblées pour soutenir l'abordabilité<sup>25</sup>.

Le projet de PUM mise sur les secteurs d'intensification urbaine intermédiaire ou élevée pour augmenter l'offre de logements de façon générale, accroître le nombre de logements hors marché et diversifier les typologies (ex. logement familial), tout en favorisant de nouvelles formes d'habiter, comme des logements intergénérationnels ou du cohabitat.

Différentes mesures sont proposées pour y parvenir : arrimer les zones d'abordabilité<sup>26</sup> du Règlement pour une métropole mixte avec les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée, créer une banque d'immeubles grâce au droit de préemption, utiliser certains terrains municipaux, et encourager les arrondissements à adopter un règlement sur le zonage incitatif. Ce règlement permet à un arrondissement d'accorder à un promoteur qui s'engagerait à augmenter la part de logements hors marché dans un projet, une capacité de développement (ex. hauteur, densité) dépassant les normes maximales prescrites dans sa réglementation.

Sur le plan financier, les mesures incluent la participation de la Ville au Fonds du logement métropolitain, des représentations auprès des paliers gouvernementaux afin d'obtenir des financements adaptés aux particularités montréalaises, et le développement de modes de financement adaptés pour les sociétés paramunicipales d'habitation et les OBNL.

La Ville compte également travailler étroitement avec des partenaires et des populations ciblées, par exemple en renforçant le rôle de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) dans l'acquisition et la construction de logements hors marché, en élaborant une stratégie d'habitation avec et pour les populations autochtones, ainsi qu'en favorisant l'engagement et l'implication des populations visées par le logement social avec soutien adapté.

---

<sup>24</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 64.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 64-66.

<sup>26</sup> Pour comprendre le fonctionnement des zones d'abordabilité dans le cadre du Règlement pour une métropole mixte, voir <https://montreal.ca/articles/metropole-mixte-les-zones-de-logement-abordable-14110>.

## — ORIENTATION 4 - Dynamiser les espaces à vocation économique et commerciale par une organisation stratégique et écoresponsable du territoire

### 4. a) Les secteurs économiques

Afin de réduire la pression foncière exercée sur les espaces industriels, conséquence d'une « utilisation sous-optimale des superficies au sol<sup>27</sup> », et de mieux lutter et s'adapter face aux conséquences des changements climatiques, le projet de PUM préconise pour les secteurs économiques, une densification du cadre bâti et de l'emploi, une diversification accrue des activités, le développement de l'économie circulaire<sup>28</sup>, ainsi que le déploiement d'une gamme diversifiée d'opportunités de travail pour la main-d'œuvre montréalaise. La réduction de l'empreinte environnementale des secteurs s'appuierait également sur un cadre bâti renouvelé et écologique, ainsi qu'un environnement agréable combinant commerces, services et espaces publics, rendu accessibles par des modes de transport durables. D'ici 2050, la Ville se fixe pour cibles d'augmenter de 20 % les superficies de plancher dans ces secteurs, et d'assurer la desserte de 48 % des superficies des pôles d'emplois du territoire à la fois par le transport collectif structurant et le réseau cyclable supérieur.

Les secteurs économiques jugés prioritaires sont regroupés en quatre zones d'innovation métropolitaines (ZIM)<sup>29</sup>. Celles-ci visent à accélérer la transition écologique de l'économie montréalaise en attirant des industries innovantes dans des créneaux stratégiques ciblés :

- Le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (Anjou, Rivière-des-Prairies) accueillerait des pôles d'emplois axés sur la mobilité et la logistique intelligente, l'économie circulaire, le bioalimentaire et les technologies propres;
- Le canal de Lachine 4.0 (entre Bridge-Bonaventure et LaSalle) accueillerait des activités de fabrication légère, de recherche et développement, de services aux entreprises et d'activités intégrant les technologies de l'industrie 4.0 (informatique, science des données, cybersécurité, machines autonomes, etc.). Les nouveaux créneaux envisagés incluent les sciences de la vie et les technologies de la santé (SVTS), la logistique urbaine durable et les technologies propres;
- Le secteur Hodge-Lebeau/District Central (Ahuntsic-Cartierville, Saint-Laurent) est aujourd'hui axé sur le commerce de gros, la fabrication alimentaire et textile, les services professionnels, scientifiques et techniques, en plus d'héberger des ateliers d'artistes. Tout en consolidant ces activités, la Ville souhaite faire de cette ZIM une vitrine technologique de la transition de l'industrie manufacturière vers l'industrie 4.0, en particulier dans les secteurs de l'agroalimentaire, de la mobilité durable, de la logistique, du commerce électronique, de la mode et du design;

<sup>27</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 73.

<sup>28</sup> L'économie circulaire est un modèle économique visant à réduire la consommation des ressources vierges, allonger la durée de vie des produits et donner une nouvelle vie à ceux-ci. Ses 12 stratégies varient selon le type de ressources impliquées et le contexte d'application. Ce sont l'écoconception, la consommation et l'approvisionnement responsables, l'optimisation des opérations, l'économie collaborative, la location à court terme, l'entretien et la réparation, le don et la revente, le reconditionnement, l'économie de fonctionnalité, l'écologie industrielle, le recyclage et le compostage, la valorisation.

<sup>29</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 83-85.

- Le Technoparc Montréal (Saint-Laurent) regroupe des entreprises innovantes œuvrant dans des secteurs de haute technologie, notamment l'aérospatiale, les SVTS et les technologies de l'information et des communications (TIC). La Ville prévoit notamment conférer à ce secteur l'identité d'un quartier d'affaires d'envergure internationale, accueillant des entreprises à haute valeur ajoutée dans les créneaux en place, des immeubles de bureaux, ainsi que des complexes hôteliers, de services, de vente au détail, de congrès, de commerce et d'exposition.

En plus des ajustements réglementaires propres à mener de telles interventions, le projet de PUM prévoit des dispositions pour, entre autres, favoriser la mutualisation d'espaces, mettre en œuvre des projets innovants d'agriculture urbaine (ex. fermes verticales), et implanter, dans des espaces extérieurs ou intérieurs vacants ou sous-utilisés, des projets économiques ou culturels (ex. vie nocturne) de façon transitoire, temporaire ou permanente.

Ces secteurs étant généralement localisés à proximité des grandes infrastructures routières, ferroviaires et portuaires, le projet de PUM y exclut toute forme d'habitation par le biais des affectations « Activités économiques » et « Activités diversifiées ».

#### **4. b) Les zones commerciales**

La Ville entend renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité, et réaménager les grands ensembles commerciaux péricentriques pour les rendre à la fois plus attrayants et mieux intégrés à leur environnement urbain.

Le projet de PUM propose d'éviter l'éparpillement de l'offre commerciale de proximité en concentrant le développement dans les zones établies, les secteurs d'intensification urbaine élevée, et les pôles de services des secteurs industriels. Des commerces d'alimentation, des marchés publics et des commerces de biens courants pourraient toutefois être établis dans d'autres secteurs si ces derniers ne disposent pas d'une offre commerciale accessible en 15 minutes à pied.

La vitalité des aires commerciales serait également soutenue par l'occupation temporaire ou transitoire des locaux vacants, la mutualisation et la flexibilité d'usage des locaux, ainsi que par des aménagements urbains résilients et conviviaux pour les déplacements actifs. La sécurité des déplacements s'appuierait notamment sur la concentration à certaines heures des activités de livraison et l'implantation d'aires de livraison additionnelles. La Ville prévoit également reconduire et bonifier divers programmes en soutien aux commerçants, parmi lesquels le Programme d'aide à l'accessibilité universelle des commerces.

Tout en préservant une offre commerciale complémentaire à celle des artères et noyaux commerciaux de proximité, les grands ensembles commerciaux péricentriques (ex. Place Versailles, Carrefour Angrignon) seraient redéveloppés sous forme de quartiers mixtes en phase avec les secteurs adjacents, et accueillant, selon le contexte, des logements, des services et équipements collectifs, des espaces végétalisés et des fonctions culturelles.

#### 4. c) **Les espaces de bureaux**

Face aux impacts du télétravail sur l'occupation des espaces de bureaux au centre-ville et ailleurs sur le territoire, le projet de PUM propose d'optimiser l'utilisation de ces espaces tout en offrant des conditions attrayantes pour les activités culturelles et les services à haute valeur ajoutée.

À cette fin, il est proposé d'évaluer l'offre nécessaire au maintien et à l'attractivité d'activités d'affaires, et le potentiel de conversion d'espaces excédentaires pour d'autres fonctions (ex. résidentielles, communautaires, culturelles). Dans le cas des espaces de bureaux à conserver, il est prévu d'autoriser des activités complémentaires telles que la recherche, en adaptant la réglementation d'urbanisme, ce qui favoriserait l'implantation d'entreprises émergentes (« start-ups »).

Les mesures de soutien au milieu culturel comprennent le développement d'une stratégie pour faciliter le développement et le maintien d'ateliers d'artistes sur le territoire, et la tenue d'un chantier pour favoriser la vie culturelle et économique nocturne.

#### — **ORIENTATION 5 - Repartager équitablement l'espace de la rue**

À l'heure actuelle, le partage de l'emprise publique de la rue est le suivant : 74 % pour les véhicules motorisés, 19 % pour la marche, 1 % pour les vélos, 1 % pour le transport collectif, et 5 % pour d'autres usages, y compris les infrastructures vertes<sup>30</sup>.

La Ville de Montréal se positionne pour un repartage équitable de l'espace de la rue « *en faveur du vivant*<sup>31</sup> », en se basant sur l'augmentation des bénéfices collectifs dans un contexte de transition écologique équitable. Le projet de PUM vise à faire passer de 26 % à au moins 30 %, d'ici 2050, la part de l'emprise publique de la rue qui devra être consacrée aux transports actifs et collectifs, ainsi qu'aux infrastructures vertes.

En s'appuyant sur la réduction de l'espace alloué aux automobiles, les rues sont appelées à remplir trois fonctions, de manière équilibrée et complémentaire :

- La fonction de lien, en soutenant des déplacements confortables, sécuritaires et efficaces pour les usagers des transports durables et les personnes à mobilité réduite;
- La fonction environnementale, en réduisant la vulnérabilité aux vagues de chaleur et aux inondations;
- La fonction de lieu, en renforçant la place accordée aux activités sociales, culturelles et récréatives, mais aussi, en amplifiant le caractère collectif de lieux adjacents à la rue générant un fort achalandage : écoles, stations de métro, bibliothèques, parcs, espaces culturels ou rues commerciales.

<sup>30</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 - Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. A1-6.

<sup>31</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 100.

## — 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

La Ville de Montréal entend répondre au déficit, aux inégalités d'accès ainsi qu'au vieillissement des lieux de la vie collective (ex. bibliothèques, parcs, places publiques) sur son territoire, en agissant prioritairement dans les secteurs à forte vulnérabilité économique<sup>32</sup> « où ces lieux constituent un filet social pour les populations<sup>33</sup> ».

Certaines des mesures prévues visent à assurer la qualité des lieux de la vie collective existants. Elles incluent les interventions d'entretien, de mise aux normes, de rénovation et d'amélioration des équipements collectifs et espaces publics.

Considérant que les bibliothèques apportent des bienfaits multiples, une cible du projet de PUM consiste à augmenter la superficie de ce type d'équipement de 30 500 m<sup>2</sup> d'ici 2050 (actuellement 87 400 m<sup>2</sup>)<sup>34</sup>.

Dans le but d'offrir à la population une superficie d'espaces de parcs équivalant à 10 m<sup>2</sup> par habitant dès 2030, et de maintenir cette cible jusqu'en 2050, il est proposé, entre autres, de bonifier la contribution aux fins de parcs<sup>35</sup>, d'évaluer systématiquement la possibilité d'intégrer aux projets des espaces publics résilients (ex. parcs éponges), et d'aménager d'ici 2050, 70 km de grands corridors verts<sup>36</sup> répartis sur six segments<sup>37</sup>. En reliant les grands parcs, les grands corridors verts formeraient ainsi une armature connectée à un réseau de petits corridors verts locaux rejoignant les parcs de quartier.

Le projet préconise la concertation avec les différents partenaires institutionnels, gouvernementaux et communautaires, notamment pour planifier en amont les besoins et l'intégration des écoles dans les quartiers, pour mutualiser des équipements sportifs, culturels et communautaires, et faciliter l'intégration de ressources d'hébergement destinées aux personnes en situation ou à risque d'itinérance<sup>38</sup>.

---

<sup>32</sup> Basé sur l'indice canadien de défavorisation multiple, la mesure de vulnérabilité socioéconomique de la Ville de Montréal permet d'analyser un milieu de vie en mesurant la proportion : de logements occupés par des ménages locataires, de personnes vivant seules, de familles monoparentales, de personnes n'étant pas sur le marché du travail, de personnes âgées entre 35 et 64 ans sans diplôme d'études secondaires, de personnes autochtones, immigrantes, appartenant à une minorité visible, etc. Tiré de Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, doc. 3.1.2, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, p. 122.

<sup>33</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 120.

<sup>34</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 - Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. A1-7.

<sup>35</sup> La loi sur l'aménagement et l'urbanisme permet aux municipalités d'exiger aux propriétaires fonciers, par le biais d'un règlement, la cession d'une partie du terrain, d'un autre terrain ou d'une contribution financière lors d'une demande de permis de lotissement ou de construction. Celle-ci est perçue par les arrondissements pour financer l'acquisition, l'agrandissement et l'aménagement de parcs et de terrains de jeux, et la préservation des espaces naturels ou destinés à un centre de service scolaire. Voir <https://montreal.ca/articles/frais-de-parcs-20103>.

<sup>36</sup> Les corridors verts sont des parcours récréatifs piétonniers et cyclables favorisant l'augmentation de la biodiversité, le contact avec la nature, les déplacements actifs sécuritaires et la découverte des paysages montréalais.

<sup>37</sup> Ce sont : 1. Espace pour la vie - Mont-Royal (10 km); 2. Falaise-Fleuve - Bridge-Bonaventure (15 km); 3. Bois-de-Liesse - Angrignon (27 km); 4. De l'Est (15 km); 5. De la rivière des Prairies (45 km); 6. De la voie ferrée (13 km). À noter que la distance totale couverte par les six grands corridors verts dépasse les 70 km prévus d'ici 2050.

<sup>38</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 25.

## 6. a) Une gouvernance plus inclusive

Afin de renforcer la vocation des lieux de la vie collective comme espaces d'appropriation citoyenne, le projet de PUM mise sur de nouveaux modèles de gouvernance plus ouverts et inclusifs.

La Ville entend généraliser l'inclusion des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles ou subissant des discriminations dans les processus de collaboration et de coconstruction des projets. Elle compte aussi appliquer l'ADS+ à l'aménagement de l'ensemble des équipements collectifs et des espaces publics, favoriser la participation citoyenne dans le développement de l'art public, et accompagner les partenaires et les communautés, notamment autochtones, dans la création d'espaces culturellement significatifs.

La Ville entend également soutenir les initiatives citoyennes pour le développement de tiers lieux et de communs urbains, c'est-à-dire des ressources, biens ou espaces gérés de façon collaborative par une communauté d'utilisateurs. À l'égard des enfants et des jeunes, Montréal « poursuit son engagement [...] pour que les lieux de la vie collective soient mieux adaptés à leur réalité<sup>39</sup> ».

Montréal entend se montrer exemplaire sur le plan de l'architecture et du design des projets, et intégrer, dès la planification, des éléments de l'identité culturelle locale dans les lieux de la vie collective, notamment par le biais de l'art public.

### — ORIENTATION 7 - Valoriser le patrimoine et les paysages qui participent au caractère pluriel de l'identité montréalaise

Les objectifs du projet de PUM, en matière de patrimoine et de paysages, doivent permettre à Montréal de « mettre en valeur ce qui la distingue des autres métropoles et de lutter contre la banalisation de l'architecture et de la ville<sup>40</sup> ».

## 7. a) Les territoires emblématiques

De portée montréalaise, un premier objectif consiste à mettre en valeur les territoires et les paysages emblématiques. Les mesures proposées consistent, notamment à :

- Réaffirmer la prédominance du mont Royal dans la ville, son caractère et ses valeurs patrimoniales, écologiques et paysagères exceptionnelles, sa relation avec les cours d'eau et autres repères emblématiques montréalais;
- Renforcer le caractère insulaire de Montréal par des liens visuels et physiques avec les rives, les cours d'eau et les îles montréalaises; le projet de PUM se donne pour cible que 100 % des berges publiques dégradées de la Ville aient fait l'objet d'une mise en valeur d'ici 2050<sup>41</sup>;

<sup>39</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 135.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 140.

<sup>41</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 - Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. A1-8.

- Affirmer et enrichir l'identité du Vieux-Montréal comme centre historique de la ville, milieu de vie et destination unique;
- Préserver l'unicité des composantes du massif du centre-ville et souligner le caractère distinctif de ses repères historiques et de ses quartiers.

### **7. b) Les corridors visuels**

Afin de préserver et de valoriser les liens visuels depuis et vers les territoires emblématiques, le projet de PUM établit les concepts de corridors exceptionnels et intéressants.

Un corridor exceptionnel correspond à un point de vue jugé remarquable, par exemple, depuis un belvédère, un grand parc, une rue à fort achalandage piéton, ou sur certains repères emblématiques<sup>42</sup>. Afin de ne pas empiéter sur les vues, un projet immobilier situé dans un tel corridor aurait l'interdiction de dépasser une hauteur spécifique indiquée au PUM.

Les corridors visuels intéressants regroupent les points de vue, par exemple, depuis un parc d'arrondissement ou une rue d'envergure plus locale. Un projet immobilier pourrait empiéter dans un corridor intéressant si son intégration harmonieuse au paysage est démontrée.

La Ville entend soutenir les arrondissements à plusieurs égards, notamment dans l'identification des vues locales.

### **7. c) Les paysages et les secteurs patrimoniaux locaux**

Afin de valoriser la diversité et les caractéristiques distinctives des quartiers, le projet de PUM formule l'objectif de soutenir l'émergence et la mise en valeur des paysages locaux et des secteurs patrimoniaux.

Les mesures prescrites en ce sens incluent de bonifier la connaissance de ces paysages et secteurs patrimoniaux, de créer des liens paysagers entre les éléments identitaires, d'améliorer la qualité paysagère des rues, en particulier des rues commerciales, et d'identifier les opportunités d'intégration d'œuvres d'art public, tout en assurant leur entretien et leur restauration.

### **7. d) Les immeubles patrimoniaux**

Au niveau microlocal, l'objectif de pérenniser les immeubles patrimoniaux s'appuie sur une « *Liste des immeubles patrimoniaux*<sup>43</sup> », incluant notamment des lieux de culte, des ensembles institutionnels et des ensembles industriels, auxquels une évaluation permet d'attribuer un niveau d'intérêt<sup>44</sup>. Le document complémentaire du projet de PUM se base ensuite sur la nature et le niveau d'intérêt des immeubles

<sup>42</sup> Réponse de la Ville de Montréal, doc. 5.2.1, p. 2.

<sup>43</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 3 - Liste des immeubles patrimoniaux, doc. 3.1.11.

<sup>44</sup> Les niveaux d'intérêt sont : incontournable (AA), exceptionnel (A), intéressant (B), ou non évalué (NÉ - traité comme incontournable tant qu'il n'a pas fait l'objet d'une évaluation.

patrimoniaux listés pour, entre autres, prescrire des usages possibles à ces immeubles et ajuster le niveau d'intensification urbaine.

Au sujet des démolitions, un arrondissement doit prévoir des critères restreignant celles-ci, « *autant que faire se peut*<sup>45</sup> », à un immeuble ou des parties d'immeubles jugés irrécupérables dans un souci de transition écologique et de développement durable, et aux parties présentant le moins d'intérêt patrimonial.

D'ici 2050, la Ville se donne pour cible qu'au moins 90 % des immeubles patrimoniaux de propriété municipale fassent l'objet d'une occupation pérenne, temporaire ou transitoire, et que l'indice de vétusté<sup>46</sup> moyen de ces immeubles ne dépasse pas 30 %<sup>47</sup>.

### **7.e) Le patrimoine archéologique**

Dans le but de préserver, de documenter et de mettre en valeur le patrimoine archéologique, Montréal demande aux arrondissements d'appliquer la démarche archéologique<sup>48</sup> aux secteurs d'intérêt archéologique ainsi qu'aux ensembles patrimoniaux institutionnels ou industriels.

Ce type de démarche offre également l'occasion de travailler avec les peuples autochtones afin d'intégrer dans le paysage urbain des découvertes archéologiques soulignant l'histoire autochtone de l'île.

## **— ORIENTATION 8 - Accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine**

Dans un contexte où les surfaces verdies « *sont en constante régression dans les régions métropolitaines en raison du développement urbain*<sup>49</sup> », et où la création de logements et d'emplois visée par le PUM entraînera « *une artificialisation d'au moins une partie des sols*<sup>50</sup> », la Ville de Montréal voit l'atteinte de la cible de 10 % du territoire terrestre protégé prévue au Schéma pour le territoire de l'agglomération de Montréal comme « *un important défi*<sup>51</sup> ».

En conséquence, les cibles inscrites au PUM visent à faire passer la superficie de milieux humides protégés de 413 hectares actuellement à 459 hectares en 2030, pour ensuite maintenir ce nombre jusqu'en 2050, et à hausser la proportion verdie du territoire de 38 % (2016) à 40 % en 2050. La protection des milieux humides et hydriques existants reposera sur la mise en œuvre des actions prévues dans le Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération de Montréal, actuellement à l'état de projet<sup>52</sup>.

<sup>45</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 37.

<sup>46</sup> L'indice de vétusté est la somme du coût estimé de tous les travaux devant être réalisés sur un horizon de cinq ans (déficit d'entretien projeté), divisée par la valeur actuelle de remplacement de cet immeuble. Le tout est exprimé sous forme d'un pourcentage.

<sup>47</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 - Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. A1-8.

<sup>48</sup> Ces étapes sont : évaluation théorique du potentiel archéologique, évaluation sur le terrain, et atténuation des impacts du projet (modification ou relocalisation du projet, conservation in situ de certains vestiges, mise en valeur).

<sup>49</sup> Statistique Canada, cité par Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 - Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. 9.

<sup>50</sup> *Idem*.

<sup>51</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 162.

<sup>52</sup> Agglomération de Montréal, Projet de plan régional des milieux humides et hydriques - 2024, doc. 6.3.2.

Diverses mesures sont proposées pour étendre les aires naturelles protégées. On trouve, parmi celles-ci, l'identification de terrains contenant des milieux naturels ou ayant un potentiel de renaturalisation, l'adoption d'un règlement de préemption en vue de les acquérir et, en vue de la création du Grand parc de l'Est<sup>53</sup>, la mise en place d'un fonds d'acquisition, de réhabilitation environnementale et de renaturalisation de terrains en collaboration avec les paliers de gouvernement supérieurs.

À ce propos, Montréal estime que 14 des 22 grands parcs appartenant à son réseau ont le potentiel de contribuer à l'augmentation des milieux naturels protégés, en particulier le Grand parc de l'Est, le Grand parc de l'Ouest et le Parc-nature de l'écoterritoire de la falaise.

D'autres objectifs consistent à restaurer et à favoriser la connectivité écologique des milieux naturels et des rives et, à un niveau plus local, à rehausser la biodiversité et la résilience des milieux urbanisés. Tout en puisant aux savoirs traditionnels autochtones liés aux écosystèmes, notamment en privilégiant les espèces végétales indigènes et culturellement significatives pour les autochtones, l'approche de la Ville en matière de restauration prévoit tester des méthodes innovantes dans le cadre de projets pilotes, en vue de les mettre en œuvre sur des aires de plus grande envergure.

### **— ORIENTATION 9 - Améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains et des infrastructures d'utilité publique**

En 2021, le secteur des bâtiments représentait 38 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire de l'agglomération de Montréal. Sans affecter la capacité de payer des locataires et des petits propriétaires à faible revenu, la Ville entend accélérer la décarbonation des bâtiments existants, par exemple en éliminant l'utilisation du mazout et du gaz naturel fossile au profit d'énergies renouvelables, en soutenant les principes de l'architecture bioclimatique (ex. isolation, chauffage solaire passif, ventilation naturelle) et en favorisant l'implantation de réseaux thermiques<sup>54</sup> et de la géothermie dans les secteurs à transformer. D'ici 2040, 100 % des opérations dans les bâtiments seraient ainsi décarbonées.

Le projet de PUM vise aussi à adapter les bâtiments, les infrastructures et les équipements d'utilité publique pour affronter les aléas du climat. Les mesures prévues comprennent, notamment, le recours aux analyses de risques climatiques et la création d'aménagements résilients face aux risques d'inondation. La Ville compte également accompagner les arrondissements et adapter leur financement en lien avec ces nouvelles exigences et développer des mesures d'écofiscalité reliées à la lutte contre les changements climatiques.

---

<sup>53</sup> Grand parc de l'Est : <https://montreal.ca/articles/grand-parc-de-lest-protoger-les-milieux-naturels-de-lest-de-lile-63192>.

<sup>54</sup> Les réseaux thermiques urbains sont des systèmes de chauffage et de climatisation collectifs, à l'échelle de quartiers. Ceux-ci permettent la production d'eau chaude ou froide par une ou plusieurs centrales thermiques et la distribution via un réseau de conduits assurant l'interconnexion et le partage des besoins et des rejets énergétiques de tous les bâtiments raccordés.

La réutilisation s'appliquerait autant aux bâtiments qu'aux matériaux, une fois les premiers arrivés en fin de vie utile. Le projet vise que, d'ici 2040, 100 % des démolitions de bâtiments, lorsqu'elles ne peuvent être évitées, comportent des mesures de réutilisation et de valorisation des matériaux de construction, et que d'ici 2050, 100 % des nouveaux bâtiments ou toute rénovation majeure comportent des matériaux de construction recyclés et revalorisés.

## **— ORIENTATION 10 - Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique**

L'utilisation croissante du domaine public par les véhicules et les grandes infrastructures de transport génère des impacts négatifs sur l'environnement, l'espace urbain et la santé publique.

Afin de réduire la dépendance aux modes de transport motorisés, l'un des objectifs du projet de PUM consiste à réduire l'emprise au sol des stationnements. Les mesures et dispositions réglementaires envisagées incluent de tarifier le stationnement, de réserver en priorité les espaces sur rue à la mobilité partagée et à l'électromobilité, d'imposer un maximum d'unités de stationnement par logement en fonction de la taille d'un projet immobilier et de l'accessibilité à un mode de transport structurant, et de prescrire, selon les mêmes critères, un pourcentage minimum d'unités de stationnement à aménager en intérieur.

L'espace ainsi récupéré permettrait notamment d'accroître la disponibilité des services de mobilité partagée. Montréal projette, par exemple, en collaboration avec l'Agence de mobilité durable, d'aménager 150 pôles de mobilité<sup>55</sup>, en ciblant des stationnements publics dans chaque arrondissement.

L'objectif de décarboner la mobilité dans tous les milieux repose sur la poursuite de l'électrification des transports (autobus, véhicules et bornes de recharge hors voirie), et l'implantation progressive de zones à faibles émissions (ZFE) ou zéro émission (ZZE).

Le projet de PUM établit deux cibles pour 2050 en lien avec cette orientation, à savoir que l'ensemble de la population ait accès à deux services de mobilité - active et motorisée - à moins de 15 minutes de marche de leur lieu de résidence (69 % actuellement), et que 100 % des véhicules légers immatriculés à Montréal soient décarbonés (1,8 % actuellement)<sup>56</sup>.

### **10. a) Le transport et la logistique des marchandises**

La logistique concerne l'entreposage et le transport des matières premières, des produits et des déchets sur le territoire municipal.

Afin de réduire l'impact environnemental ainsi que les risques et nuisances associés à ces activités, le projet de PUM vise le déploiement de microcentres assurant la distribution des marchandises sur le dernier

---

<sup>55</sup> Un pôle de mobilité est un lieu qui concentre une offre de services de mobilité durable partagée. Il peut s'agir notamment de l'autopartage, de services de micromobilité, tels que les vélos cargos, des services connexes à la mobilité, comme des casiers de réception des colis, et des services d'information et d'orientation.

<sup>56</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 - Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. A1-11.

kilomètre par des modes de transport légers et décarbonés. Ceux-ci seraient situés en majorité à proximité du réseau routier supérieur<sup>57</sup>.

Quant au transport par modes lourds, le projet propose diverses mesures pour en assurer la fluidité, telles qu'une planification systémique des chantiers et la possibilité d'implanter des mesures préférentielles pour les camions.

### **10. b) Les infrastructures de transport**

Le projet de PUM établit des objectifs afin de diminuer les effets négatifs des infrastructures de transport sur les milieux traversés, tout en apportant des cobénéfices à l'échelle du quartier et de la métropole (ex. aménagements assurant des déplacements actifs et collectifs efficaces et sécuritaires, intégration paysagère des équipements).

## **1.2.5 La mise en œuvre du projet de PUM**

À la suite du dépôt du rapport de la présente consultation, la Ville ajustera le projet de PUM en fonction des recommandations de l'OCPM. Le Plan d'urbanisme et de mobilité sera ensuite adopté par le conseil municipal. Enfin, la Ville élaborera un plan d'action mettant en lumière le détail de ses intentions.

Les arrondissements disposeront quant à eux d'un délai légal de six mois suivant l'adoption du PUM pour adapter, par le biais de règlements de concordance, leur réglementation aux dispositions du document complémentaire. Ceux qui le souhaitent auront la possibilité d'adopter un Plan local d'urbanisme et de mobilité (PLUM), traduisant la vision et les orientations du PUM au niveau local<sup>58</sup>.

Le projet de PUM prévoit un processus de reddition de comptes en trois étapes clés :

- La publication périodique d'un bilan des cibles du PUM;
- La publication d'un bilan quinquennal du PUM « *et/ou*<sup>59</sup> » des plans d'action (le plan d'action municipal et les PLUM);
- La tenue d'un rendez-vous aux cinq ans avec la collectivité montréalaise sur le suivi du PUM.

---

<sup>57</sup> Le réseau supérieur comprend les autoroutes, les routes nationales, les routes régionales et les routes collectrices. Voir <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/infrastructures-routieres/Pages/classification-fonctionnelle-reseau-routier.aspx>.

<sup>58</sup> Les PLUM permettent aux arrondissements de se positionner sur leurs priorités parmi les objectifs et les mesures du PUM, et de détailler les outils et les stratégies d'intervention à déployer leur territoire en tenant compte du contexte. Ils précisent les partenaires à impliquer, les indicateurs de suivi ainsi que l'échéancier.

<sup>59</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 - La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 5.

## 1.2.6 L'avis des instances consultatives

Le comité mixte a émis un avis préliminaire sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, à la demande du Service de l'urbanisme et de la mobilité. Ce comité inclut le Conseil du patrimoine de Montréal et le Comité Jacques-Viger, instances consultatives de la Ville de Montréal en matière de patrimoine et d'urbanisme.

L'avis mentionne que le projet de PUM constitue une proposition ambitieuse et cohérente, qui pose néanmoins « *un défi de mise en œuvre : celui de conserver sa cohérence, dans l'espace et dans la durée, comme contrat social entre la Ville et ses citoyens*<sup>60</sup>. » Il se décline en 35 recommandations que nous résumons ci-dessous.

Étant donné la multiplicité des paliers décisionnels impliqués dans le développement de Montréal, le comité recommande de mettre l'accent sur les mesures qui sont de la compétence de la Ville et des arrondissements, et sur les initiatives à privilégier pour démarrer rapidement la mise en œuvre du PUM. Il recommande de prévoir des mécanismes et des outils de concertation pour les projets impliquant plusieurs acteurs (arrondissements, STM, universités, etc.), en veillant à ce que ceux-ci disposent de données fiables et accessibles.

Le comité invite à préciser en quoi la désignation de territoire emblématique assurerait une meilleure préservation des caractéristiques des territoires concernés, et à instaurer des mécanismes de vigilance propres à préserver leurs attributs. La vision du centre-ville à titre de territoire emblématique devrait être renforcée par des paramètres de protection et de valorisation patrimoniales explicites.

Eu égard au patrimoine, le comité recommande de calculer l'économie de GES que procure la requalification du patrimoine bâti en comparaison avec sa démolition et sa reconstruction. La Ville pourrait ainsi soutenir les projets en conséquence, voire identifier des secteurs d'opportunité patrimoniale pour concentrer les investissements. Selon le comité, la cible consistant à requalifier une partie des édifices municipaux vacants devrait s'étendre à l'ensemble du bâti existant.

Le comité propose d'inclure davantage de cibles relatives au patrimoine, sur la base d'indicateurs mesurables tels que le nombre d'immeubles inventoriés, requalifiés ou protégés, le taux de maintien du cadre bâti existant, ou la valeur financière des travaux autorisés dans les secteurs patrimoniaux.

Au chapitre de la mobilité, le comité mixte insiste sur l'accessibilité universelle des transports collectifs dans un contexte de vieillissement démographique. Il plaide pour l'exemplarité architecturale des infrastructures (ex. pôles de mobilité, aires d'attente) et des parcours, avec un soin particulier pour les tracés fondateurs (ex. boulevard Saint-Laurent).

---

<sup>60</sup> Ville de Montréal, Avis préliminaire du conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, doc. 14, p. 14.

Enfin, sur le plan environnemental, le comité recommande de renforcer la protection de la biodiversité en attribuant à d'autres territoires le statut de paysage humanisé<sup>61</sup> accordé à une partie de L'Île-Bizard. À l'instar du mont Royal, la gestion des écoterritoires devrait considérer les espaces urbanisés et les éléments du patrimoine culturel en plus des composantes écologiques.

## 1.3 Le dossier de documentation

Le dossier de documentation vise à fournir une information complète au public, afin de favoriser sa compréhension du projet soumis à la consultation et de lui permettre de formuler une opinion éclairée sur celui-ci. Il réunit l'ensemble des contenus utilisés par la commission pour son analyse et la production de son rapport.

On peut le consulter sur le site de l'Office à l'adresse suivante :

<https://ocpm.qc.ca/fr/pum2050>

## 1.4 La démarche de consultation

Des efforts importants en matière de communication ont été déployés par l'OCPM afin de joindre un maximum de montréalais : communiqués de presse, entrevues dans les médias, avis public, publications sur les réseaux sociaux, infolettres, etc.

L'Office a aussi multiplié les modes de participation afin de recueillir les opinions d'une grande diversité de personnes, de groupes et d'organisations. En plus d'aller à la rencontre de la population dans les arrondissements, l'OCPM a consacré un effort particulier pour entendre les préoccupations et les besoins de personnes vivant avec des limitations fonctionnelles, et des personnes subissant des discriminations.

### 1.4.1 La phase d'information

Le mandat de consultation sur le PUM a été confié à l'OCPM tout juste avant la période de vacances estivales, ce qui convient mal pour des activités de participation publique formelles.

Tenant compte de ce contexte et voulant éviter de retarder le dépôt du rapport de la commission, l'OCPM a tenu le 18 juin 2024, une soirée de lancement pour offrir le plus tôt possible l'accès à l'information pertinente au public. Cette séance spéciale a été tenue dans les salles de l'OCPM et webdiffusée en direct. Les personnes représentant le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal (SUM) ont

---

<sup>61</sup> Un paysage humanisé vise la protection de la biodiversité d'un territoire habité, terrestre ou aquatique, dont le paysage et les composantes naturelles ont été façonnés, au fil du temps, par des activités humaines en harmonie avec la nature. Ce paysage et ces composantes présentent un caractère distinct dont la conservation dépend fortement de la poursuite des pratiques qui en sont à l'origine. Voir <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/prive/paysage/index.htm>.

présenté des clés de lecture du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, afin de comprendre ce qu'est un PUM, la vision proposée pour le Montréal de 2050, et l'organisation du document. Le public, sur place ou à distance, et les membres de la commission ont pu ensuite poser des questions de clarification aux représentants du SUM. Cette soirée visait avant tout à outiller les citoyens et les organisations intéressés en vue de leur lecture du projet de PUM, et à mobiliser la communauté à participer à la consultation publique.

Le 5 septembre 2024, une nouvelle présentation du projet a été faite à l'OCPM et en direct par webdiffusion. Les personnes représentant le SUM ont abordé plus en détail les contenus du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, notamment la vision 2050 et les stratégies proposées pour la réaliser. Une période de questions du public a eu lieu par la suite. Les personnes intéressées pouvaient participer en personne, par téléphone ou par visioconférence.

Notons que ces deux séances ont fait l'objet de plus de 1400 visionnements, témoignant de la pertinence de cette étape d'information.

## 1.4.2 Les activités de consultation

La commission a mené des activités de consultation au cours des mois de mai à novembre 2024. Différents formats, en ligne et en personne, ont été conçus afin de joindre le plus grand nombre.

### ♦ *Les groupes de discussion*

Entre le 25 mai et le 24 octobre 2024, la commission a joint plus de 250 personnes en organisant une série de groupes de discussion auprès de jeunes, de populations à besoins spécifiques et de professionnels représentant divers secteurs d'activités. Ces rencontres avaient pour objectifs de recueillir les perceptions globales sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, d'identifier les forces et les faiblesses perçues, ainsi que les pistes d'amélioration.

Afin de rencontrer les jeunes dans les espaces qu'ils fréquentent, l'OCPM a établi des collaborations avec les organismes Concertation Montréal, Lab22, Scouts du Canada, ainsi que le centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys. Plus de 130 jeunes âgés de 13 à 29 ans ont ainsi pu s'exprimer.

- Conseil jeunesse du Sud-Ouest — 25 mai 2024
- Conseils jeunesse de Lachine et LaSalle — 8 juillet 2024
- Conseil jeunesse de Pierrefonds-Roxboro — 17 juillet 2024
- Conseil jeunesse d'Ahuttsic-Cartierville — 9 septembre 2024
- Lab22 – 4 juin 2024
- Scouts du Canada – 22 juin 2024
- Arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun — 8 juillet 2024
- Collège Stanislas — 4 septembre 2024
- Collège Saint-Louis — 18 septembre 2024

- École Joseph-François-Perrault — 8 octobre 2024
- École secondaire Monseigneur-Richard — 9 octobre 2024

Des rencontres avec des groupes subissant des discriminations et/ou ayant une limitation fonctionnelle, incluant des femmes, des personnes âgées, ainsi que des personnes ayant une déficience visuelle, auditive, motrice ou intellectuelle, visaient à connaître les enjeux vécus par ces personnes dans l'espace urbain et leurs propositions de solutions. Une activité s'est également déroulée en collaboration avec l'Institut du Nouveau Monde (INM) afin d'échanger avec des participants et participantes autochtones. Ces activités ont été tenues à l'OCPM, en ligne ou dans les locaux d'organismes communautaires.

- Personnes à mobilité réduite — 2 juillet et 18 septembre 2024
- Personnes ayant une déficience intellectuelle — 3 juillet 2024
- Personnes LGBTQ+ — 4 juillet 2024
- Personnes malvoyantes — 5 juillet 2024
- Personnes malentendantes — 8 juillet 2024
- Femmes — 30 août, 4 et 9 septembre 2024
- Personnes âgées — 18 septembre 2024
- Nouveaux arrivants – 16 octobre 2024
- Autochtones — 24 octobre 2024

Des tables rondes de discussion avec des professionnels représentant divers secteurs d'activités concernés par le projet de PUM, ont permis de recueillir des rétroactions sur les intentions qui y sont exprimées.

- Architecture et patrimoine — 7 et 21 août 2024
- Arts et culture — 6 et 20 août 2024
- Communautaire — 6 et 20 août 2024
- Développement économique — 8 et 14 août 2024
- Environnement — 22 août 2024
- Logement abordable — 20 août 2024
- Métiers d'art — 23 et 28 août 2024
- Mobilité — 13 et 22 août 2024
- Promotion immobilière — 23 août 2024

### ◊ **Les activités de consultation auprès d'enfants**

Compte tenu de l'horizon 2050, l'OCPM a mandaté Metalude, un organisme spécialisé dans les démarches participatives auprès des enfants, et établi un partenariat avec Concertation Montréal, qui possède également une expertise en la matière, afin de connaître l'opinion, les expériences et les souhaits d'enfants montréalais. Les deux organisations ont recueilli la contribution de 130 enfants au cours de huit activités de

médiation culturelle sur des thématiques préétablies, en ciblant prioritairement des secteurs affichant un indice d'équité des milieux de vie<sup>62</sup> plus faible.

### **Concertation Montréal**

- Centre de la petite-enfance, arr. de Montréal-Nord – 11 juillet 2024
- Groupe de camp de jour à la Maison d'Haïti, arr. de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension – 17 juillet 2024
- Bibliothèque Marc Favreau, arr. de Rosemont–La Petite-Patrie – 18 juillet 2024
- Bibliothèque du Boisé, arr. de Saint-Laurent – 19 juillet 2024

### **Metalude**

- Bibliothèque de Rivière-des-Prairies, arr. de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles – 15 août 2024
- Bibliothèque de Maisonneuve, arr. de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve – 14 septembre 2024
- Groupe de Centre de la petite-enfance (CPE) à la bibliothèque de Salaberry, arr. de Saint-Laurent – 18 septembre 2024
- Bibliothèque de Pierrefonds, arr. de Pierrefonds-Roxboro – 21 septembre 2024

### **◇ Les questionnaires et la collecte d'information sur le terrain**

Durant toute la période de consultation, la population a été invitée à se prononcer sur la vision et les intentions du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 en répondant à des questionnaires, en ligne ou en personne.

Entre le 19 juin et le 28 août 2024, 2673 personnes ont répondu à un questionnaire intitulé Milieux de vie qui visait à connaître dans quelle mesure les répondants approuvent ou non la vision 2050 proposée dans le projet, et invitait, par le biais de questions à choix multiples, à identifier les interventions prioritaires à mener dans leurs arrondissements.

Ce questionnaire était disponible en ligne, mais a aussi servi pour les activités d'interception. Pendant les mois d'août et de septembre, l'OCPM a ainsi déployé une équipe de 13 personnes qui se sont déplacées dans 17 arrondissements<sup>63</sup> montréalais afin de réaliser des entrevues sur le terrain avec des citoyens présents à des événements culturels ou communautaires, dans des lieux achalandés (ex. Biodôme et Planétarium) et le long d'artères commerciales.

---

<sup>62</sup> Allant de 0 (le plus fort) à 6 (le plus faible), l'indice d'équité des milieux de vie de la Ville de Montréal répertorie les degrés de vulnérabilité de la population d'un secteur en matière de : ressources de proximité, qualité environnementale, économie, vie sociale, culture, sport et loisir, sécurité.

<sup>63</sup> Ce sont : Anjou, Ahuntsic, Côte-des-Neiges–Notre-Dame de Grâce, Lachine, LaSalle, Le Plateau-Mont-Royal, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Montréal-Nord, Outremont, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, Rosemont-La Petite-Patrie, Saint-Laurent, Saint-Léonard, Sud-Ouest, Verdun, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Ville-Marie. Une activité a été organisée à l'arrondissement de l'Île-Bizard – Sainte-Geneviève, mais n'a pas été concluante. Celle de Pierrefonds-Roxboro n'a pu être tenue, et a été remplacée par l'activité avec le Conseil Jeunesse.

À partir du 29 août 2024, un questionnaire en ligne intitulé Opinions thématiques, a permis à la population de fournir 81 contributions supplémentaires en rédigeant de courts textes en réponse à des questions ouvertes. Les thèmes abordés étaient : Une vision pour 2050, Mobilité, Milieux de vie et Intensification urbaine, Équipements collectifs et espaces verts, Logement abordable, Participation citoyenne, Commerces et services.

### ♦ **Le forum citoyen**

Le 29 août 2024, l'OCPM a invité la population à la Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) lors du forum citoyen Préparer le Montréal de 2050. Proposé comme un moment de réflexion sur les enjeux actuels et à venir, l'événement, qui a réuni près de 150 personnes, était partagé en trois volets :

1. Un retour sur la démarche de consultation mise en place par l'OCPM, ainsi que des témoignages basés sur des expériences de participation;
2. Des panels d'experts :
  - *Anticiper le Montréal de 2050*
    - Évolution démographique et aménagement du territoire dans la région métropolitaine de Montréal
    - Quel portrait climatique à Montréal en 2050?
    - La structure économique et le portrait futur de l'emploi
  - *Un cadre de vie résilient pour 2050*
    - L'économie sociale comme solution aux crises du logement et du climat
    - Le PUM, un levier pour une métropole à échelle humaine
    - Les solutions naturelles pour une ville résiliente
3. Des ateliers participatifs sur les thématiques suivantes : logement; participation citoyenne; équipements collectifs et espaces verts; patrimoine, paysage et architecture; commerces et services; mobilité.

### ♦ **L'audition des opinions**

La démarche de consultation s'est conclue par la tenue de 10 séances d'audition au cours desquelles 91 groupes ou personnes ont présenté leurs opinions. Ces séances ont eu lieu dans les bureaux de l'OCPM du 24 septembre au 3 octobre 2024. Ce fut l'occasion pour tous ceux et celles qui le désiraient de présenter, devant la commission, leur avis concernant le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. Les participants ont aussi eu l'occasion d'échanger avec les commissaires. Les enregistrements et les transcriptions des séances ont été ajoutés au dossier de documentation de la consultation. Si on ajoute ceux qui n'ont pas été présentés en séances, la commission a reçu un total de 228 mémoires.

Au terme de la démarche de consultation, la commission a analysé l'ensemble des opinions et références qui lui ont été fournies dans le but de formuler des recommandations à remettre aux élus municipaux.

## 1.5 Le tableau synthèse de la participation

Activité	Présence en salle	Contributions	Participation en ligne
<b>PHASE D'INFORMATION</b>			
Soirée de lancement	13	3 *	774
Séance d'information et de questions-réponses	25	22 *	721
Questions du public transmises à la Ville	-	7 questions	-
<b>EXPRESSION DES OPINIONS</b>			
Groupes de discussion	-	257	-
Médiation culturelle auprès des enfants	-	130	-
Opinions thématiques	-	81	-
Questionnaires	-	2 673	-
Forum citoyen	145	91	652
Mémoires déposés	-	228	-
Présentations devant les commissaires	21	91	2 970
<b>TOTAL</b>	<b>204</b>	<b>3 583</b>	<b>5 117**</b>

**Le total de la participation est de 8 904.**

\*Nombre de personnes ayant posé une question

\*\* Visionnements (participation en ligne) en date du 11 février 2025





## 2 Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Comparé au Projet de ville, soumis à une consultation publique de l’OCPM en 2022-2023, le projet de Plan d’urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) représente pour bien des participants, un « *immense bond en avant*<sup>64</sup> ». En établissant de nouvelles façons de faire et des stratégies pour donner une impulsion à la densification urbaine et à la mobilité durable, le projet de PUM « *contribuera à faire progresser non seulement Montréal, mais également, plus largement, l’urbanisme au Québec*<sup>65</sup>. »

<sup>64</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, Résumé.

<sup>65</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 6.

Reconnaissant qu'il n'est « *pas évident de planifier un territoire d'une telle complexité*<sup>66</sup> », une majorité de voix soulignent la vision ambitieuse portée par le projet de PUM, mais également « *sa pertinence et son ancrage dans les enjeux contemporains en lien avec la transition socioécologique, auxquels une métropole du 21<sup>e</sup> siècle doit s'identifier*<sup>67</sup>. » La prise en compte des préoccupations liées à l'inclusion, par le biais, entre autres, des principes directeurs, et « *l'intérêt marqué pour la qualité de vie des communautés*<sup>68</sup> », sont vus comme des éléments porteurs.

On note une approbation globale des orientations du projet de PUM. Élément phare de cet outil de planification, l'intensification urbaine est qualifiée de concept prometteur de densification intelligente<sup>69</sup>. La volonté de bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne de l'habitation tend vers « *plus d'équité*<sup>70</sup> » au sein de la population. Le plan de transport structurant, en particulier le tramway, « *sème l'enthousiasme*<sup>71</sup> ». Le repartage équitable de la rue au profit des déplacements actifs, collectifs et des espaces publics, la consolidation des artères commerciales et l'accroissement de la place de la nature et de la biodiversité urbaine sont généralement bien reçus. On souligne aussi positivement l'inclusion de cibles et d'un processus de reddition de comptes.

S'ils approuvent les lignes directrices du projet de PUM, une majorité de participants identifient aussi « *beaucoup d'opportunités de bonifications*<sup>72</sup> ». Par-dessus tout, ils notent un certain nombre de déficiences risquant de compromettre la réalisation de la transition écologique équitable. Mentionnons, entre autres :

- La grande latitude accordée aux arrondissements quant à l'application de l'intensification urbaine, source d'incertitude susceptible d'affecter la fluidité du développement;
- Une utilisation limitée de moyens et d'outils pour la création de logements hors marché, qui pourrait entraver l'atteinte des cibles fixées;
- Et, plus globalement, un manque de mesures « *concrètes et mesurables*<sup>73</sup> » pour mener à bien les orientations et objectifs, des imprécisions quant à la priorisation des actions et aux modes de financement, et une faiblesse générale des cibles, notamment quant à leur nombre, à leur pertinence au regard des orientations et objectifs, ainsi qu'aux populations desservies.

Pour nombre d'intervenants, certains enjeux devraient exercer une influence déterminante sur la planification urbaine, mais sont le plus souvent omis ou traités de façon fragmentaire dans le projet de PUM : « *On ne*

---

<sup>66</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, doc. 9.58, p. 3.

<sup>67</sup> CDC de la Pointe – région Est de Montréal et CDC de Rivière-des-Prairies, doc. 9.64, p. 1.

<sup>68</sup> Université du Québec à Montréal, doc. 8.16, p. 4.

<sup>69</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur communautaire - août 2024, doc. 5.7.21, p. 5.

<sup>70</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 2.

<sup>71</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 5.

<sup>72</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.6.1, p. 32-33.

<sup>73</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 18.

*sent pas l'humain dans le PUM<sup>74</sup>. » Des enjeux de justice sociale tels que le vieillissement de la population, l'itinérance, la violence envers les populations vulnérables, la santé publique au-delà des bienfaits du verdissement, la sécurité alimentaire, de même que l'effet d'embourgeoisement qui pourrait résulter des intentions du PUM, doivent être sérieusement pris en compte « afin que les populations vulnérables de Montréal se sentent incluses dans [le...] PUM et dans la ville en général<sup>75</sup>. » La résilience « doit passer par le "prendre soin" et l'humain au cœur de la ville<sup>76</sup>. »*

« *La transition socioécologique nécessite l'implication de toutes et tous<sup>77</sup>* ». L'absence de mesures spécifiques visant à favoriser la mobilisation citoyenne a été une source de déception pour plusieurs. Pour faciliter l'adhésion aux transformations souhaitées, favoriser l'appropriation citoyenne et concevoir des solutions pérennes alignées avec les besoins des communautés, le PUM doit accompagner les citoyens dans la transition et soutenir l'implication active et durable de la société civile<sup>78</sup>.

« *Une ville verte, juste et résiliente a besoin de joie de vivre, de beauté et de spontanéité<sup>79</sup>* ». Le rôle qu'accorde le projet de PUM à l'art, à la culture et à la nordicité dans la construction de l'identité montréalaise s'est aussi avéré fort en deçà des attentes. Au même titre que les dimensions sociales, durables et économiques, la dimension culturelle doit être transversale à la réalisation du Montréal de 2050.

Ce chapitre propose un retour sur les enjeux identifiés par les participants lors de la consultation, et les pistes d'actions qu'ils suggèrent pour y répondre. Il regroupe les thématiques suivantes : Intensification urbaine, Logement, Mobilité, Économie, Lieux de la vie collective, Environnement, Identité, Mise en œuvre et Gouvernance.

En sus des opinions présentées ci-après, le présent rapport de consultation comporte un cahier complémentaire intitulé *Pour une ville inclusive*. Comme présenté au chapitre 1, afin de favoriser une large participation, l'Office a tenu à réaliser une démarche de consultation auprès de personnes vivant des enjeux particuliers dans l'espace urbain, notamment en raison de leur âge, de leur genre ou orientation sexuelle, d'une situation de handicap ou de leur appartenance culturelle.

Ces besoins doivent être entendus et pris en compte pour que Montréal soit une ville juste et inclusive. Les bonifications à être apportées au projet de PUM devront donc y porter une attention particulière.

On peut consulter en tout temps l'ensemble des contributions sur le site web de l'OCPM :

<https://ocpm.qc.ca/fr/pum2050>.

---

<sup>74</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur communautaire – août 2024, doc. 5.7.21, p. 7.

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>76</sup> Compte-rendu de l'atelier participatif du 29 août 2024, doc. 7.10.

<sup>77</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.6.1, p. 33 et 36-37.

<sup>78</sup> Michel Maletto, doc. 8.5, p. 7-8; Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 14.

<sup>79</sup> Partenariat du Quartier des Spectacles, doc. 8.19, p. 19.

## 2.1 Mobilité

### 2.1.1 Accueil des propositions du projet de PUM

Dans leur grande majorité, les participants s'étant prononcés sur la question de la mobilité ont souligné la pertinence d'intégrer celle-ci au Plan d'urbanisme. Les déplacements, disent-ils, définissent les relations que les individus entretiennent avec le territoire et, de ce fait, constituent une dimension essentielle de la transition écologique. Associer mobilité et aménagement permettra donc d'assurer une action structurée à l'échelle de la ville pour mener à bien cette transition<sup>80</sup>.

De la même façon, la stratégie inscrite au projet de PUM en matière de mobilité, consistant à *Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité* (orientation 1), *Repartager équitablement l'espace de la rue* (orientation 5), ainsi qu'à *Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique* (orientation 10), a reçu l'appui d'une majorité de participants. On note malgré tout que seuls 57 % des répondants au questionnaire Milieux de vie se sont prononcés en faveur de la stratégie<sup>81</sup>.

Le plan de transport collectif structurant est qualifié d'inspirant. On salue particulièrement le caractère ambitieux du réseau de tramway projeté et le choix de ce mode en tant qu'« *outil de réaménagement urbain* »<sup>82</sup>.

Un certain nombre d'enjeux font toutefois craindre pour la réalisation effective de la vision en matière de mobilité. De nombreuses voix estiment que si les différentes actions proposées semblent témoigner d'une « *réelle volonté de changer de paradigme [...], les actions, bien que pertinentes, sont plutôt vagues* »<sup>83</sup>, et mériteraient parfois d'être « *sérieusement renforcées, précisées ou clarifiées* »<sup>84</sup>.

Alors que « *le modèle de financement de la mobilité est dans une impasse au Québec* »<sup>85</sup>, l'absence, dans le projet de PUM, de précisions budgétaires<sup>86</sup> à cet égard, cause une grande part d'appréhension.

On demande que l'approche à adopter tienne compte des réalités locales, tant en ce qui concerne l'ampleur du retard à rattraper pour certains territoires excentrés, que de l'impact qu'auront les objectifs sur le quotidien des populations.

---

<sup>80</sup> Université du Québec à Montréal, doc. 8.16, p. 4; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 24; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 6; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 4.

<sup>81</sup> Synthèse des résultats du questionnaire Milieux de vie, doc. 5.9.

<sup>82</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 5.

<sup>83</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 16.

<sup>84</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 5.

<sup>85</sup> Trajectoire Québec, doc. 9.52, p. 4.

<sup>86</sup> SDC Montréal centre-ville, doc. 9.131, p. 3. Compte-rendu de l'atelier participatif du 29 août 2024, doc. 7.10.

La section ci-dessous présente les enjeux de mobilité relevés par les participants dans le projet de PUM et les pistes de solutions qu'ils proposent pour y remédier<sup>87</sup>. Les thématiques y apparaissent dans l'ordre suivant : La place du transport motorisé, La mobilité active, Le transport collectif et Le transport structurant.

## 2.1.2 La place du transport motorisé

Les participants, à savoir des professionnels de l'urbanisme, des organisations, des gens d'affaires et des citoyens, sont globalement favorables à une réduction de la place de l'automobile au bénéfice des mobilités actives, collectives et partagées, et d'une plus grande résilience face aux changements climatiques.

Ils appuient notamment leur position sur les données et éléments de contexte suivants :

- Les transports sont responsables de 64 % des gaz à effet de serre (GES) au Québec, en considérant l'ensemble du cycle de vie des véhicules<sup>88</sup>. La circulation des véhicules à essence et électriques est une source importante de polluants atmosphériques<sup>89</sup>, ayant un « *impact majeur sur la santé publique*<sup>90</sup>. »
- La tendance documentée à l'augmentation du parc de véhicules personnels, bien que relativement stable depuis 2021, s'est accompagnée d'une croissance de la congestion routière sur le réseau artériel de la ville<sup>91</sup>.
- Le nombre de camions légers dans l'agglomération de Montréal a plus que doublé entre 2004 et 2017. Ces véhicules sont plus souvent impliqués dans une collision en raison de l'angle mort causé par la largeur des piliers de pare-brise<sup>92</sup>. L'aménagement des infrastructures urbaines centrées sur l'automobile a engendré « *de nombreux noyaux de collisions routières*<sup>93</sup> » aux intersections et traverses piétonnes, sur les artères achalandées, ou encore à l'entrée et sur les espaces de stationnement hors rue (ex. hôpitaux, écoles, centres commerciaux)<sup>94</sup>.
- Au chapitre des coûts publics, sociaux et privés engendrés par l'automobile, un véhicule motorisé coûterait environ 15 000 \$ annuellement à la société, comparativement à 7 400 \$ pour le transport

---

<sup>87</sup> Pour connaître les enjeux et propositions en matière de mobilité soulevés par des personnes ayant des besoins spécifiques, voir le Cahier complémentaire.

<sup>88</sup> Les éléments considérés sont la combustion du carburant, la production du carburant et des véhicules, les climatiseurs, l'entretien des véhicules, ainsi que la construction et l'entretien du réseau routier. Tiré de Luc Gagnon, doc. 8.12, p. 6.

<sup>89</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 15; Gouvernement du Canada, Pollution atmosphérique liée à la circulation automobile, <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/qualite-air/pollution-atmospherique-sante/liee-circulation-automobile.html>; cité par Michel Maletto, doc. 8.5, p. 3.

<sup>90</sup> Michel Maletto, doc. 8.5, p. 3.

<sup>91</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 13; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 4 et 16.

<sup>92</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 13 et 15.

<sup>93</sup> Table de concertation en santé environnementale et développement durable du Réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal (Table montréalaise en SEDD), doc. 8.36, p. 9.

<sup>94</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 26; Table de concertation en santé environnementale et développement durable du Réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal (Table montréalaise en SEDD), doc. 8.36, p. 9.

collectif, 2 400 \$ pour le vélo et 2 000 \$ pour la marche<sup>95</sup>. En outre, les principales contributions des automobilistes au financement des routes, des assurances et des transports collectifs ne sont pas indexées depuis plusieurs années, tandis que « *les tarifs de transports en commun le sont*<sup>96</sup>. »

- L'espace de voirie occupé par le stationnement sur rue coûterait à lui seul plus de 500 millions de dollars par année aux contribuables montréalais<sup>97</sup>, et cela, malgré le fait qu'il y a à Montréal « *30 % de ménages qui ne possèdent pas de voiture et 30 % à 50 % d'automobilistes dont la voiture est principalement stationnée sur un espace qu'ils possèdent ou qu'ils louent*<sup>98</sup>. »

## ◊ Réduire le parc automobile

Considérant de tels facteurs, des experts en mobilité déplorent que le projet de PUM aborde la place réservée à l'automobile dans l'espace urbain et le déploiement d'alternatives de mobilité durable sans mentionner « *l'éléphant qui est dans la pièce*<sup>99</sup> », à savoir l'enjeu du plafonnement ou de la réduction du nombre de véhicules privés à Montréal<sup>100</sup>.

De leur point de vue, au lieu de miser sur des cibles relatives telles que la part modale des transports, ce qui n'empêche pas une augmentation du nombre d'automobiles sur le territoire, la Ville de Montréal aurait intérêt à fixer une cible de réduction en nombre absolu, à l'instar de la ville de Lyon. On suggère, par exemple, une diminution annuelle de 2 % du nombre de véhicules immatriculés à Montréal ou du nombre de véhicules-kilomètres<sup>101</sup>. Pour ces participants, la croissance moins rapide du parc de véhicules par rapport à l'augmentation de la population depuis 2021, et la statistique selon laquelle entre 10 et 20 % de la population montréalaise aimerait se départir de sa voiture<sup>102</sup> devraient être perçues comme une opportunité.

La Ville pourrait ensuite accompagner les arrondissements pour déterminer des cibles adaptées à leurs réalités territoriales, et communiquer explicitement les changements à venir pour permettre à la population de s'y préparer.

---

<sup>95</sup> Gabriel Beaudin, Muriel Julien et David Benatia, *Mobilité Montréal : Les coûts sociaux des transports*, 2024, <https://www.davidbenatia.com/doc/mobilitemontreal2024.pdf>; étude citée par Luc Gagnon, doc. 8.12, p. 1-2.

<sup>96</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 37-38.

<sup>97</sup> De ce nombre, 51 % sont attribuables à la valeur de l'usage du terrain, 31 % à la gestion et aux opérations et 18 % à la construction de l'infrastructure. Tiré de Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 41-42.

<sup>98</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 42.

<sup>99</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024 en après-midi, Solon, doc. 8.791, p. 33.

<sup>100</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 3 octobre 2024, Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81.2, p. 16.

<sup>101</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024, *Vivre en ville*, doc. 4.3.1, p. 71; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 9.

<sup>102</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024 en après-midi, Solon, doc. 8.791, p. 17.

Pour des gens d'affaires, la possibilité, à moyen terme, de voir circuler des voitures autonomes dans les rues de Montréal devrait également contribuer à la réflexion sur la place de la voiture en ville, et sur le rôle des espaces de stationnement<sup>103</sup>.

De nombreux moyens sont proposés afin de réduire le nombre de véhicules en circulation à Montréal, qu'il s'agisse de résident ou non.

Selon un groupe, qui formule plusieurs idées à cet égard, la gestion et la tarification des espaces de stationnement seraient « *un des plus puissants outils dans les mains des autorités municipales pour redéfinir la ville de demain*<sup>104</sup> ». En plus d'adopter une cible annuelle de réduction de l'offre de stationnement sur rue, la Ville devrait compléter l'abolition des normes minimales de stationnement en exigeant des développeurs immobiliers un en-lieu de stationnement, c'est-à-dire une contribution financière pour chaque unité d'habitation construite, afin d'alimenter un fonds de mobilité durable. Le fonds serait destiné à offrir aux nouveaux résidents des rabais et un accompagnement afin d'utiliser une variété d'options de mobilité.

Parce que le tramway dispose d'un « *pouvoir d'attraction supérieur à l'autobus*<sup>105</sup> », le même groupe suggère d'appliquer les normes maximales de stationnement dans un rayon de 750 mètres d'un arrêt de tramway existant ou projeté, au lieu des 500 mètres inscrits au projet de PUM. Il propose en outre de réduire l'offre de stationnement de 20 à 40 % dans les zones ayant un indice de potentiel piétonnier<sup>106</sup> supérieur à 70, et dans les bâtiments résidentiels accueillant une clientèle étudiante, aînée ou en situation de handicap<sup>107</sup>.

Considérant que 90 % des places de stationnement sur rue à Montréal ne sont pas tarifées<sup>108</sup>, optimiser leur usage d'une façon financièrement viable exigerait d'abord « *que la Ville cesse d'inonder le marché avec une offre en dessous de la valeur du service*<sup>109</sup> ». Selon des organismes, elle devrait plutôt généraliser la tarification en tendant à refléter les véritables coûts induits pour la société, voire à internaliser les coûts sociaux et environnementaux des véhicules<sup>110</sup>. Les gains financiers d'une telle approche pour la Ville et les arrondissements sont estimés entre 250 et 500 millions de dollars annuellement.

---

<sup>103</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 septembre 2024, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 4.4.1, p. 53; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 15.

<sup>104</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, Résumé et p. 9.

<sup>105</sup> *Idem*.

<sup>106</sup> Nommé *Walk Score* en anglais, l'indice de potentiel piétonnier évalue les distances de marche entre une adresse donnée et un ensemble de commodités ou services (épiceries, restaurants, magasins, cafés, banques, parcs, écoles et loisirs). Voir notamment <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/82-003-x/2015007/article/14204-fra>.

<sup>107</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 16; Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, Résumé et p. 55-57.

<sup>108</sup> Consultation publique Réflexion 2050, Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, p. 89; cité par Vélo Québec, doc. 9.54, p. 8.

<sup>109</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 43.

<sup>110</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 9 et 12; Vélo Québec, doc. 9.54, p. 8.

À l'exemple de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, et dans le but de décourager l'acquisition de camions légers, on demande aussi de généraliser la tarification du stationnement en fonction du poids et de la taille des véhicules<sup>111</sup>.

La Ville de Montréal a inscrit au projet de PUM l'intention de mutualiser des aires de stationnement entre plusieurs propriétaires d'immeubles dans les aires à caractère industriel. Un participant recommande d'étendre cette idée aux stationnements existants « *dans tous les secteurs*<sup>112</sup> » de la ville. Appliquer une tarification à ces espaces, selon lui, permettrait aux employeurs propriétaires de récupérer les coûts de gestion liés à leur mutualisation.

La Ville « *doit saisir toutes les occasions de financer la mise en œuvre [du PUM] à travers les leviers dont elle dispose*<sup>113</sup> ». Des participants préconisent d'augmenter progressivement la taxe sur l'immatriculation jusqu'à concurrence de 750 \$ annuellement, ou encore d'appliquer une taxation à l'usage des véhicules sous forme de taxe kilométrique ou de péages urbains<sup>114</sup>. D'autres solutions consistent à ce que la Ville impose aux employeurs de rembourser minimalement la moitié du prix de la carte OPUS à leurs employés, et qu'elle demande aux paliers gouvernementaux supérieurs l'autorisation d'instaurer une taxe sur la masse salariale pour financer la mobilité durable, comme cela se fait en Île-de-France<sup>115</sup>.

Il est aussi proposé que la Ville cesse toute nouvelle construction routière, et qu'elle se dote de leviers permettant de limiter le nombre de véhicules provenant de l'extérieur de l'île<sup>116</sup>.

### ◇ **Pallier les inégalités sociales et offrir des alternatives**

Si de telles mesures peuvent sembler nécessaires à plusieurs, certains participants croient que les mesures fiscales en faveur de la mobilité doivent prendre en compte les enjeux d'inégalités sociales. Une majoration de la taxe sur l'immatriculation pourrait, par exemple, être compensée par une allocation mobilité pour la population vivant sous le revenu viable. Les ménages ne possédant pas d'automobile pourraient se voir offrir un crédit d'impôt ou de taxe municipale<sup>117</sup>.

Des voix demandent l'implantation systématique de véhicules en autopartage au sein des projets immobiliers, mais aussi que 100 % de la population montréalaise ait accès à deux services de mobilité partagée — active et motorisée — à moins de 15 minutes de marche de son lieu de travail d'ici 2050. Appuyant ces idées, un collectif cite une étude selon laquelle « *les abonnés à l'autopartage effectuent plus*

---

<sup>111</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 15; Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 12.

<sup>112</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 12.

<sup>113</sup> Trajectoire Québec, doc. 9.52, p. 4.

<sup>114</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 6.

<sup>115</sup> Pierre Chénel, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

<sup>116</sup> Mobilisation 6600 Parc Nature MHM, doc. 8.4, p. 4; Piétons Québec, doc. 8.21, p. 13 et 14.

<sup>117</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.61, p. 35; Villeray en transition, doc. 9.55, p. 7.

de 80 % de leurs déplacements en modes actif et collectif<sup>118</sup> », tandis que chaque véhicule partagé permet de réduire de sept cases l'offre globale de stationnement sur un territoire. Une autre possibilité serait de déployer partout à Montréal l'initiative de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, à savoir de créer une vignette incitative pour les particuliers partageant leur véhicule<sup>119</sup>.

Un organisme invite Montréal à s'inspirer d'une mesure mise en place par la ville de Denver, qui consiste à soutenir l'accessibilité financière des vélos électriques - y compris les vélos adaptés pour les personnes à mobilité réduite et les vélos cargos - en ajustant les montants d'aide selon les paliers de revenu. Dans cette ville du Colorado, la mesure aurait permis de remplacer 3,4 déplacements motorisés par semaine pour chaque bénéficiaire durant la première année, soit l'équivalent de 435 voitures en moins pour l'ensemble de la municipalité<sup>120</sup>.

### ◇ **Opposition et mises en garde contre la démotorisation**

De nombreuses personnes ont fait part de leur inquiétude concernant l'intention inscrite au projet de PUM de réduire la place de l'automobile et d'accroître le pourcentage des déplacements actifs et collectifs.

Le questionnaire *Milieus de vie* interrogeait notamment les répondants possédant un véhicule motorisé sur les principales raisons qui rendent ce moyen de transport nécessaire pour eux. Les réponses les plus courantes étaient « *Un véhicule motorisé est plus efficace pour me déplacer hors de Montréal (43 %), et Le service de transport collectif n'est pas assez efficace pour effectuer mes déplacements quotidiens (ex. emploi, achats, besoins familiaux) (42 %)*<sup>121</sup>. »

Ces résultats font écho aux propos d'intervenants lors d'une activité de discussion qui affirmaient que, le service de train de banlieue n'étant « *pas adéquat, cela rend difficiles les déplacements en transport collectif entre Montréal et les banlieues*<sup>122</sup>. »

Plusieurs citoyens expliquent leur malaise au sujet du fait qu'une ville difficile à naviguer en voiture « *est beaucoup moins attrayante et augmente le niveau de stress pour les citoyens usagers*<sup>123</sup>. » Ils demandent à

---

<sup>118</sup> Louiselle Sioui, Catherine Morency et Martin Trépanier, *How Carsharing Affects the Travel Behavior of Households: A Case Study of Montréal, Canada*; citée par Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 47.

<sup>119</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.61, p. 36.

<sup>120</sup> Vélo Québec, doc. 9.54, p. 11.

<sup>121</sup> Les autres réponses possibles étaient Étant donné ma condition physique, il est plus simple d'utiliser mon véhicule personnel (9 %); *Le réseau cyclable n'est pas assez efficace ni sécuritaire pour effectuer mes déplacements quotidiens* (8 %); *Le réseau de transport collectif n'est pas assez sécuritaire* (8 %). OCPM, Synthèse des résultats du questionnaire Milieus de vie, doc. 5.9.

<sup>122</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 7.

<sup>123</sup> Marilyn Tremblay, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

la Ville de Montréal de ne pas mener une « *guerre à l'auto*<sup>124</sup> » par l'intermédiaire du PUM, d'« *éviter de rendre la vie impossible aux automobilistes*<sup>125</sup> » ou encore de ne pas « *créer une ville où les personnes âgées seront "prisonnières" de leur résidence*<sup>126</sup>. » Une part significative de ces commentaires place en opposition l'ajout de nouvelles infrastructures cyclables avec la fluidité des déplacements automobiles<sup>127</sup>.

Compte tenu de « *l'important rattrapage en matière de mobilité durable et active*<sup>128</sup> » auquel font face les arrondissements péricentriques, un sujet d'inquiétude concerne le risque qu'une démotorisation précipitée n'accroisse les iniquités socioéconomiques et de mobilité pour ces territoires.

Des professionnels de l'urbanisme estiment, en effet, que les normes inscrites au document complémentaire concernant les ratios de stationnement dans les projets résidentiels devraient mieux tenir compte de la réalité de certains milieux. Si ces normes peuvent sembler « *raisonnables pour des terrains situés à proximité des stations de métro, des systèmes de bus rapides (SRB), du train léger et du tramway [elles] restreignent le potentiel de développement dans les zones mal desservies par le transport collectif*<sup>129</sup>. » Ces participants demandent, par conséquent, de prévoir une gradation dans la mise en œuvre afin de « *permettre une adaptation plus en douceur et d'éviter des situations problématiques, telles que la suppression de places de stationnement alors que le secteur n'a pas encore accès à un réseau de transport en commun efficace*<sup>130</sup>. »

Un gestionnaire d'immeubles demande une flexibilité en matière de ratio maximum, pour les cas où le réaménagement d'une aire de stationnement permettrait d'ajouter quelques cases, ou afin d'offrir davantage de stationnements aux résidents lors de la conversion d'une tour de bureaux en habitation<sup>131</sup>.

Sur le plan de l'accessibilité aux ressources urbaines, certains préviennent que l'arrivée éventuelle du transport structurant dans des milieux de vie n'assure pas que les destinations des résidents, telles que leurs lieux de travail, seront aussi accessibles en transport collectif. En cela, certains font remarquer que l'orientation 10 du projet de PUM<sup>132</sup> « *tient beaucoup compte du point de départ des déplacements quotidiens (secteurs résidentiels), mais peu des générateurs de déplacements (pôles économiques, industriels, culturels, etc.)*<sup>133</sup>. »

---

<sup>124</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 3 octobre 2024, Raymond Moquin, doc. 8.81.1, p. 50; Marc Fortin, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

<sup>125</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 3 octobre 2024, Raymond Moquin, doc. 8.81.1, p. 50.

<sup>126</sup> Marie-Claude Alary, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

<sup>127</sup> Ginette Lapierre, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

<sup>128</sup> CDC de la Pointe – région Est de Montréal et CDC de Rivière-des-Prairies, doc. 9.64, p. 2.

<sup>129</sup> BC2, doc. 9.61, p. 2.

<sup>130</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 14.

<sup>131</sup> Groupe Mach, doc. 8.32, Partie 1, p. 11.

<sup>132</sup> Orientation 10 : Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique.

<sup>133</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 7.

Des ratios de stationnement plus exigeants font courir le risque de limiter les possibilités d'emploi pour certains résidents dans des domaines tels que la vente, la livraison et la construction, où « *la possession d'une voiture est essentielle*<sup>134</sup>. »

Par ailleurs, l'exigence du projet de PUM d'aménager la plupart des places de stationnement en souterrain risque d'entraîner des coûts supplémentaires importants, selon des élus<sup>135</sup>.

En ce qui concerne les usages commerciaux, l'imposition d'un ratio de stationnement maximal variant de 0,5 à 1 unité par tranche de 100 m<sup>2</sup> selon la proximité d'un transport structurant, est une source de préoccupation pour certains, qui demandent « *que des droits acquis soient prévus pour conserver un nombre de cases suffisant*<sup>136</sup>. »

Sur ce point, des professionnels de l'urbanisme et des gestionnaires immobiliers font observer que les clauses des baux commerciaux signés avec des locataires (ex. supermarchés, pharmacies, SAQ) prévoient parfois un nombre de cases de stationnement « *exponentiellement plus élevé*<sup>137</sup> » que le document complémentaire du projet de PUM, d'où un risque pour la viabilité des centres commerciaux de quartier. D'autre part, ajoutent-ils, des espaces commerciaux tels que le Carrefour Angrignon ont une vocation suprarégionale. Il conviendrait donc d'y conserver une offre de stationnement adéquate « *pour la clientèle qui ne vient pas de Montréal, et qui n'a pas accès à un métro*<sup>138</sup>. »

### ◇ **Des précisions souhaitées**

Sans s'opposer aux mesures du projet de PUM en matière de mobilité, plusieurs intervenants auraient souhaité davantage de précisions et de prévisibilité quant à leur mise en œuvre. Dans un contexte de réduction de l'espace réservé à l'automobile, mais également de « *dégradation de l'expérience des usagers du réseau de transport en commun*<sup>139</sup> », on s'interroge, entre autres, sur le nombre, la priorisation et les stratégies de communication et de concertation liées au déploiement des zones à zéro émission (ZZE), de même que sur le niveau de contrainte et les mécanismes de contrôle pour en exclure les véhicules émetteurs. On demande également des précisions quant au phasage des corridors de mobilité durable<sup>140</sup>, à la vision d'accessibilité véhiculaire au centre-ville, ou encore au maintien de l'accès aux différents secteurs pour les livraisons et le transport des marchandises<sup>141</sup>.

<sup>134</sup> BC2, doc. 9.61, p. 2.

<sup>135</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, doc. 9.58, p. 8.

<sup>136</sup> Westcliff, doc. 8.40, p. 4-5.

<sup>137</sup> BC2, doc. 9.61, p. 32.

<sup>138</sup> Westcliff, doc. 8.40, p. 4-5.

<sup>139</sup> Société de développement commercial Montréal centre-ville, doc. 9.131, p. 3.

<sup>140</sup> Les corridors de mobilité durable intègrent des aménagements et des équipements destinés à augmenter simultanément la performance des transports actifs et collectifs, en particulier du vélo et du bus, dans une perspective de complémentarité des modes durables. Voir Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La Stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 31.

<sup>141</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 15; Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 16; SDC Montréal centre-ville, doc. 9.131, p. 3.

En ce sens, des participants jugent nécessaire d'intégrer au PUM une nouvelle orientation pour la planification de la circulation des véhicules privés. Celle-ci comprendrait « *des objectifs visant la réduction de la motorisation, la réduction et l'apaisement des flux, la sécurité des points problématiques [lieux accidentogènes] et le maintien de l'accessibilité pour le transport des biens et les autres déplacements ne se prêtant pas à un transfert modal*<sup>142</sup>. »

### 2.1.3 La mobilité active

Pour une majorité de participants, renforcer la part modale des mobilités actives (ex. marche, vélo) implique avant tout de rehausser le sentiment de sécurité des usagers.

Le questionnaire *Milieus de vie* visait à connaître les mesures qui, selon les répondants, devraient être prioritaires pour garantir des déplacements sécuritaires et agréables aux piétons dans leurs quartiers. Les personnes interrogées ont privilégié les mesures ayant trait à la sécurité : « *Améliorer la sécurité aux intersections* » et « *Prévenir le harcèlement ou la criminalité* » ont obtenu 24 % et 18 % des mentions, tandis que « *Améliorer la qualité de l'espace urbain* » et « *Élargir les trottoirs et ajouter du mobilier urbain* » ont respectivement été le choix de 18 % et 14 % des répondants<sup>143</sup>.

Au cours du même exercice, la question suivante portait sur les mesures à prioriser afin d'assurer des déplacements à vélo sécuritaires, agréables et efficaces dans les milieux de vie des répondants. Ceux-ci ont choisi « *Créer davantage de pistes cyclables en site propre et sécuriser les intersections* » dans une proportion de 30 % suivi de « *Réglementer les types d'usagers sur les pistes cyclables* » (23 %). Viennent ensuite « *Améliorer la qualité de l'espace urbain* (18 %), *Implanter davantage de stations BIXI* (8 %), et *Favoriser l'usage du vélo électrique (BIXI ou vélo personnel)*<sup>144</sup> » (4 %).

Plusieurs commentaires de participants déplorent la présence d'une circulation automobile intense autour de lieux fréquentés par les clientèles vulnérables. Carte à l'appui, un organisme attire l'attention sur le fait que les écoles défavorisées subissent une pression routière supérieure à la moyenne des établissements scolaires, étant plus souvent situées dans un rayon de 1 200 mètres de voies achalandées<sup>145</sup>. Selon une participante, « *le manque de sécurité, qu'il soit perçu ou réel, est l'une des principales raisons invoquées par les parents pour ne pas permettre à leur enfant de se rendre à pied ou à vélo à l'école*<sup>146</sup>. »

Des participants demandent par conséquent d'élargir la notion de Zone à priorité piétonne, en aménageant ce type d'espace autour des écoles, des parcs et des hôpitaux pour en sécuriser l'accès<sup>147</sup>. Un groupe

---

<sup>142</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 16.

<sup>143</sup> Pour connaître les réponses complètes, voir OCPM, Synthèse des résultats du questionnaire *Milieus de vie*, doc. 5.9.

<sup>144</sup> *Idem*.

<sup>145</sup> *Vivre en ville*, doc. 8.14, p. 16 et 17.

<sup>146</sup> Géna Casu, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

<sup>147</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 26.

propose d'intégrer au PUM le concept de « zones santé », par analogie aux zones scolaires existantes. Considérant que le quart de la population sera âgé de 65 ans ou plus en 2050<sup>148</sup>, les zones santé visent à « *aménager les abords des installations de santé [ex. centre hospitalier, CLSC, CHSLD] de manière sécuritaire et conviviale afin de favoriser le vieillissement actif*<sup>149</sup>. »

Une zone santé exige de respecter trois principes d'aménagement dans un rayon minimal de 50 mètres autour du site : la sécurité et l'accès universel; l'intégration du site aux différentes échelles de planification; la création de parcours conviviaux. Les intersections et rues adjacentes à chaque zone devraient aussi intégrer des mesures physiques d'apaisement de la circulation, telles que trottoirs traversants, îlots refuges, dos d'âne, traverses piétonnes surélevées, et temps de traversée des intersections ajusté au rythme d'une personne à mobilité réduite. La consolidation de certaines zones santé pourrait donner lieu à la création de « corridors santé », notamment sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, ou entre l'hôpital Maisonneuve-Rosemont et les environs du Stade olympique<sup>150</sup>.

Dans le même ordre d'idées, des groupes soulignent la cohabitation dangereuse entre les piétons, les automobilistes et les transports logistiques dans les zones d'emplois, les pôles industriels et les pôles commerciaux, et demandent d'aménager des parcours et des espaces extérieurs sécuritaires pour les mobilités douces. Les cheminements piétons entre les bâtiments et la voie publique devraient aussi être directs, conviviaux et sécuritaires<sup>151</sup>.

Sur le plan de la mise en œuvre, un groupe estime que la stratégie d'aménagement actuelle, qui consiste à profiter de travaux d'infrastructures souterraines pour refaire à neuf l'entièreté de l'emprise de la voie publique, crée des tronçons discontinus qui ne favorisent pas des cheminements prévisibles. Il note que le temps est venu de « *mener des interventions ayant pour seuls justificatifs la sécurité et le confort des piétons*<sup>152</sup>. » Ce participant invite par ailleurs à inscrire au PUM une référence au *Plan d'action Vision zéro décès et blessés graves* afin d'assurer l'arrimage de ces planifications, et d'ajouter des cibles pour réaliser l'approche Vision zéro<sup>153</sup>. Tout comme pour les Zones à zéro émission, il est demandé que les secteurs à rendre plus sécuritaires pour les mobilités douces fassent l'objet d'une priorisation claire.

---

<sup>148</sup> Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 2021-2071, Édition 2024, p. 26, <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/perspectives-demographiques-quebec-et-regions-2021-2071-edition-2024.pdf>.

<sup>149</sup> Table de concertation en santé environnementale et développement durable du Réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal, doc. 8.36, p. 28 et 31.

<sup>150</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre, Table de concertation en santé environnementale et développement durable du Réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal (Table montréalaise en SEDD), doc. 4.6.1, p. 123-124.

<sup>151</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 1<sup>er</sup> octobre 2024, PME Mtl Grand Sud-Ouest, doc. 4.7.1, p. 156; Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 8; Piétons Québec, doc. 8.21, p. 10-11.

<sup>152</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 9.

<sup>153</sup> *Ibid.*, p. 8.

## ◇ Sécuriser la pratique du vélo

Tout en constatant un engouement pour la pratique du vélo, notamment chez les familles<sup>154</sup>, des participants notent divers freins à son déploiement.

Des participants regrettent par exemple que le projet de PUM ne présente aucune mesure afin de concrétiser l'intention de « *développer une culture vélo*<sup>155</sup> ». Pourtant, soutiennent-ils, « *cet élément est central pour agir sur les attitudes négatives envers ce mode de transport ainsi que pour influencer une norme sociale positive envers les déplacements à vélo plutôt qu'envers la voiture*<sup>156</sup>. »

De l'avis de certains, un changement de culture exige avant tout d'investir massivement pour le déploiement du vélo, à l'exemple de Lyon qui a prévu un budget de 500 millions d'euros pour construire 2 000 km de pistes cyclables sécurisées d'ici 2030 et étendre sa flotte de vélos en libre-service<sup>157</sup>.

Un groupe estime que la création de nouveaux parcs d'éducation cyclistes tels que le Petit monde à vélo dans le parc La Fontaine faciliterait le développement d'une culture vélo grâce à l'apprentissage de la sécurité routière et des bons comportements chez les cyclistes<sup>158</sup>. Au sujet des comportements des usagers, des gens d'affaires soutiennent que le PUM doit inclure une réponse aux « *nouveaux moyens de transport individuels hétéroclites [...] qui séduisent les jeunes*<sup>159</sup> », comme la trottinette électrique, le quasi-scooter électrique, la planche à rouler électrique et le vélo électrique rapide.

Plusieurs opinions se rapportent aux infrastructures. Un participant croit urgent de mettre à jour les liens cyclables aménagés au cours des dernières décennies afin de mieux les sécuriser. Selon lui, la Ville devrait reconfigurer en priorité la piste Notre-Dame, les croisements « *très dangereux*<sup>160</sup> » que traverse le REV Souigny<sup>161</sup> ou encore le viaduc Sherbrooke qui enjambe l'autoroute 25, une « *aberration [ayant] pourtant vu le jour dans le cadre d'une administration municipale qui se réclamait du risque zéro*<sup>162</sup>. »

Des participants demandent d'intégrer des pistes cyclables protégées dans les passages situés sous l'autoroute métropolitaine, afin de rendre l'accès à vélo sécuritaire au Quartier des arts du cirque et aux

---

<sup>154</sup> Villeray en transition, doc. 9.55, p. 3.

<sup>155</sup> Cette intention est liée à l'objectif 1.3 « Soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toutes saisons, pour l'ensemble de la population ». Voir Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 24.

<sup>156</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 30.

<sup>157</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 50; Villeray en transition, doc. 9.55, p. 3.

<sup>158</sup> Vélo Québec, doc. 9.54, p. 10.

<sup>159</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 15.

<sup>160</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 3.

<sup>161</sup> Réseau express vélo.

<sup>162</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 5.

secteurs d'emplois des arrondissements d'Anjou et de Saint-Léonard<sup>163</sup>. L'espace sous-jacent longeant l'autoroute serait d'ailleurs « *un territoire fantastique à développer en termes de pistes cyclables*<sup>164</sup>. »

Également pour étendre le réseau cyclable, on propose de multiplier les branches du REV sur les axes formant les parcours les plus directs, d'assurer un maillage serré de pistes cyclables au centre-ville, et de développer l'offre de BIXI dans l'est de l'île, celle-ci étant « *pratiquement inexistante*<sup>165</sup> » dans ce secteur.

### ◇ **Les stationnements pour vélos**

Le « *manque criant*<sup>166</sup> » d'infrastructures cyclables peut aussi se reconnaître « *aux bicyclettes barrées un peu partout sur des objets qui n'ont pas été conçus à cet effet*<sup>167</sup> », selon un groupe d'étudiants. Dans d'autres cas, des supports à vélos de mauvaise conception ne répondent pas aux besoins des cyclistes<sup>168</sup>. Compte tenu de l'augmentation des vélos électriques, souvent plus chers que les vélos standards, il est proposé d'aménager des gares à vélos surveillées. Celles-ci pourraient être implantées dans les arrondissements excentrés, qui ne comptent généralement qu'une station de métro ou une gare de train sur leur territoire. L'installation des gares encouragerait les usagers qui utilisent le service de bus, l'auto ou la marche à s'y rendre à bicyclette. Tout comme pour le projet de tramway de Québec, on propose que le tramway montréalais puisse aussi accueillir les vélos<sup>169</sup>.

Le projet de PUM prévoit que la réglementation d'urbanisme des arrondissements exige au moins 1 unité de stationnement pour vélo par tranche de 35 m<sup>2</sup> de superficie dans un nouveau projet résidentiel, jusqu'à concurrence de 200 unités<sup>170</sup>. Évaluant qu'un projet de 700 logements ne pourrait accueillir que 0,3 unité de stationnement par unité d'habitation, des intervenants sont d'avis qu'une telle limite ne favoriserait pas l'adoption à grande échelle du vélo comme moyen de déplacement. Ils invitent par conséquent à s'inspirer de l'écoquartier Tivoli, à Bruxelles, en exigeant 1 espace de rangement à vélo par personne résidente, ou encore à retirer tout maximum d'unités de stationnement à vélo pour les projets résidentiels<sup>171</sup>.

### ◇ **Repartager l'espace de la rue**

Les personnes et groupes adhérant à la vision du projet de PUM en matière de mobilité approuvent globalement le concept de repartage équitable de la rue. Un organisme explique que « *la rue d'aujourd'hui*

---

<sup>163</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 1er octobre 2024, Quartier des Arts du Cirque, doc. 8.10.2, p. 168; Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre, Francis Lapierre, doc. 8.63.2, p. 6-7.

<sup>164</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 1er octobre 2024, Quartier des arts du Cirque, doc. 4.71, p. 168.

<sup>165</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 16; Lucie Blazkowski, Élodie Brunelle, Louis Larochelle-Lalonde et Michaëlle Reneault, doc. 8.74, p. 10.

<sup>166</sup> Lucie Blazkowski, Élodie Brunelle, Louis Larochelle-Lalonde et Michaëlle Reneault, doc. 8.74, p. 8.

<sup>167</sup> *Idem*.

<sup>168</sup> Vélo Québec, doc. 9.54, p. 14.

<sup>169</sup> Lucie Blazkowski, Élodie Brunelle, Louis Larochelle-Lalonde et Michaëlle Reneault, doc. 8.74, p. 7-8.

<sup>170</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 10.

<sup>171</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 9; CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 14.

*n'est pas celle de demain. [...] Elle a une fonction de lieu, elle a une fonction de lien, elle a une fonction d'environnement. C'est le bénéfice collectif qui sera le critère pour juger de l'utilisation de la rue<sup>172</sup>. »*

Plusieurs commentaires, en revanche, font remarquer un manque d'adéquation entre la cible relative à la part modale des transports actifs, établie à plus de deux déplacements sur trois ou 69 % en 2050 (47,5 % en 2018), et la cible de repartage de l'emprise publique, laquelle passerait de 26 % actuellement à 30 % en 2050<sup>173</sup>.

On demande donc de rehausser la cible de repartage<sup>174</sup>, en mettant de l'avant deux arguments principaux. Premièrement, des projets détaillés au PUM, tels que le développement du réseau de tramway et l'extension du réseau cyclable, contribueront déjà à réallouer une partie de l'espace aux modes actifs et collectifs. On craint qu'il suffise de retirer une faible proportion des places de stationnement de l'emprise publique pour atteindre la cible de 30 %<sup>175</sup>. Deuxièmement, la réglementation actuelle des arrondissements exige souvent une largeur d'emprise d'au moins 20 mètres, ce qui « *semble ne plus correspondre aux besoins de certains secteurs urbanisés*<sup>176</sup>. » Il est donc vu comme souhaitable que le PUM propose des modèles types de hiérarchisation de voies publiques (ex. rue partagée, rue apaisée, rue étroite)<sup>177</sup>.

### ◇ **La sécurité des déplacements actifs face au transport des marchandises**

Afin d'atteindre les objectifs portés par la Vision zéro en matière de sécurité routière, des participants souhaitent que la Ville se dote d'un levier pour réduire le gabarit des véhicules d'urgence et autres véhicules lourds et, par le fait même, intervienne sur la géométrie des rues<sup>178</sup>. En particulier, la norme de sécurité pour les véhicules lourds en cours de finalisation par le Bureau de normalisation du Québec pourrait s'appliquer progressivement à l'achat de véhicules municipaux, aux appels d'offres pour les fournisseurs externes, et à l'accès aux zones piétonnes<sup>179</sup>.

L'absence de mesures visant à sécuriser les aires de livraison et leurs abords est un écueil important du projet de PUM, selon des participants. Ceux-ci demandent que la stratégie de stationnement des véhicules de livraison soit détaillée, particulièrement en ce qui concerne le volet de la sécurité<sup>180</sup>.

<sup>172</sup> Transcription du Forum citoyen du 29 août 2024, Véronique Fournier, Le PUM, un levier pour une métropole à échelle humaine, doc. 7.2.1, p. 111-112.

<sup>173</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 – Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. A1-1 et A1-6.

<sup>174</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 6; Piétons Québec, doc. 8.21, p. 7; Trajectoire Québec, doc. 9.52, p. 2-3; Patrick Stephan, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

<sup>175</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 7.

<sup>176</sup> Société immobilière du Canada, doc. 8.30, p. 9.

<sup>177</sup> *Idem*.

<sup>178</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 16; Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 5; Vélo Québec, doc. 9.54, p. 15.

<sup>179</sup> Vélo Québec, doc. 9.54, p. 15.

<sup>180</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 13.

## 2.1.4 La mobilité collective

Le projet de PUM énonce trois objectifs principaux en matière de transport collectif : promouvoir un accès équitable aux réseaux 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. Près de 300 kilomètres de nouveaux axes seraient ainsi prévus.

Si ces propositions sont bien reçues d'une majorité de participants et répondent dans l'ensemble à leurs attentes, elles n'en soulèvent pas moins à leurs yeux des enjeux de gouvernance et de financement. Les commentaires recueillis traduisent également un souci d'équité sociale et territoriale. Celui-ci touche la priorisation des secteurs pour le déploiement du transport structurant, l'approche à retenir en matière de tarification, la participation citoyenne et la gestion du changement auprès de la population.

### ◇ Des enjeux de gouvernance et de financement

Une majorité des participants ayant abordé l'enjeu de la mobilité soutient la « *proposition d'une bonification ambitieuse [des] infrastructures*<sup>181</sup> » de transport structurant, laquelle « *s'aligne parfaitement avec les grands principes des métropoles vertes*<sup>182</sup> ». La planification à long terme et l'expansion du réseau en cadence sont appréciées, tandis que la combinaison entre intensification urbaine et transport structurant permet d'envisager « *des taux d'utilisation des transports collectifs [...] largement au-dessus de ceux constatés dans les développements traditionnels*<sup>183</sup>. »

Le déploiement d'un réseau de tramway est l'élément de cette vision ayant suscité le plus d'intérêt. Des commentaires s'attardent sur les avantages comparatifs qu'offrirait ce mode de transport, notamment son aptitude à attirer « *beaucoup de développement*<sup>184</sup> », son coût relativement bas par rapport au métro et au REM<sup>185</sup>, sa capacité de charge et sa durée de vie avantageuses<sup>186</sup> comparativement à l'autobus, et ses impacts environnementaux limités<sup>187</sup>.

Malgré cet accueil positif, les mêmes participants s'empressent d'ajouter que « *le prolongement du métro, la venue d'une nouvelle ligne de métro et d'un projet structurant dans l'Est, de même que le réseau de tramway desservant l'île soulèvent des questions de faisabilité technique et économique*<sup>188</sup>. »

<sup>181</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 9.

<sup>182</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 13.

<sup>183</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 47.

<sup>184</sup> Luc Gagnon, doc. 8.12, p. 36-37.

<sup>185</sup> « [...] un coût de 250 millions de dollars par kilomètre, contre 1 milliard de dollars pour le métro. » Extrait de Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 14.

<sup>186</sup> Chaque tramway peut remplacer de 3 à 5 autobus tout en ayant le double de la durée de vie. Tiré de Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 35.

<sup>187</sup> La production de gaz à effet de serre d'un tramway par passager est plus de sept fois inférieure à celle d'un autobus diesel, au moins dix fois inférieure à celle d'une automobile, et au moins deux fois inférieure à celle d'un métro au cours de ses 30 premières années d'utilisation. Tiré de Luc Gagnon, doc. 8.12, p. 18.

<sup>188</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 4.

De tels projets, soulignent-ils, seraient largement tributaires de l'obtention de fonds de la part des paliers de gouvernement supérieur. Or, « *le gouvernement du Québec a récemment fermé la porte à des contributions supplémentaires aux villes pour le transport collectif*<sup>189</sup> », au point de faire craindre « *des coupures de services dans les prochaines années*<sup>190</sup>. » Face à l'envergure des transformations annoncées, des participants doutent que la réalisation de l'ensemble des axes pressentis soit possible d'ici 2050<sup>191</sup>.

Avant toute chose, on invite conséquemment la Ville à « *hiérarchiser plus finement les projets de développement du transport collectif en fonction des priorités, en tenant compte de la population desservie, du potentiel de redéveloppement et de la logique de déploiement des réseaux*<sup>192</sup> », tout en prévoyant un phasage au-delà de 2050. Au lieu d'un séquençage du projet prévoyant une phase par décennie - une période jugée trop longue - on propose d'échelonner les étapes de planification aux deux ou trois ans, ce qui « *dédramatiserait aussi la décision*<sup>193</sup>. »

Les approches proposées en matière de gouvernance et de financement consistent généralement à miser sur les partenariats. Il est suggéré d'élaborer, en collaboration avec l'ARTM et le gouvernement du Québec, « *un plan de transport collectif visant à identifier et prioriser les axes de développement selon une logique d'ordonnement stratégique*<sup>194</sup> »; d'intégrer un codéveloppeur au projet; d'impliquer les villes liées, les municipalités du Grand Montréal et les organismes publics de transports en commun (ex. STL, RTL, exo) dans la planification<sup>195</sup>; ou encore d'attribuer à la STM un rôle de leadership plus important dans le PUM, « *puisque'elle détient une expertise fine des besoins des usagers et usagères sur laquelle la Ville pourrait s'appuyer*<sup>196</sup> ».

La Ville elle-même devrait exercer un plus grand leadership en matière de financement, selon un organisme. En mettant à profit des leviers tels que la taxe sur l'immatriculation, la taxe sur le stationnement non résidentiel, la tarification de la congestion ou un péage-cordon autour du centre-ville, elle pourrait « *recupérer l'espace fiscal abandonné par Québec et Ottawa dans les dernières années et dans les années à venir*<sup>197</sup>. »

Plus globalement, l'ampleur du projet justifierait d'entamer une large réflexion sur le financement du transport au Québec en partenariat avec le gouvernement et les autres grandes villes de la province, afin de revoir les parts de financement accordées aux infrastructures de transport motorisé individuel et celles accordées

---

<sup>189</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 6.

<sup>190</sup> Trajectoire Québec, doc. 9.52, p. 4.

<sup>191</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 9.

<sup>192</sup> *Idem*.

<sup>193</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 septembre 2024, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 4.4.1, p. 58-59.

<sup>194</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 13-14.

<sup>195</sup> Trajectoire Québec, doc. 9.52, p. 3.

<sup>196</sup> *Idem*.

<sup>197</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 38.

au transport collectif<sup>198</sup>. On évoque aussi la possibilité d'étendre aux villes et aux sociétés de transport les changements législatifs envisagés dans le cadre des projets de loi 61 et 62<sup>199</sup>, afin de construire les infrastructures de transport plus rapidement et à moindre coût<sup>200</sup>.

### ◇ **Le REM – Un frein à la réactivité du réseau**

Le caractère privé du Réseau express métropolitain (REM) poserait en outre un enjeu de fragmentation du réseau de transport collectif dans le Grand Montréal.

Un groupe d'étudiants souligne qu'une clause de non-concurrence en faveur du REM impose un monopole territorial qui entrave le développement d'un réseau de transport plus intégré et flexible pour les usagers. Cette clause étant maintenue secrète, « *il est difficile de juger si les restrictions<sup>201</sup> servent véritablement l'intérêt des usagers ou s'ils favorisent plutôt le monopole du REM au détriment de services existants<sup>202</sup>.* »

De l'avis de ces participants, intégrer le REM au réseau public serait garant d'une planification intégrée de l'ensemble du réseau, d'une meilleure accessibilité à celui-ci et d'une plus grande réactivité aux besoins des usagers.

### ◇ **Développer le transport collectif dans un souci d'équité**

Le questionnaire *Milieus de vie* interrogeait les répondants sur les mesures à adopter afin d'assurer des déplacements en transport collectif à la fois efficaces, confortables, agréables et sécuritaires dans leur quartier. La majorité des réponses s'est portée sur *Augmenter la fréquence de l'offre de service, notamment en dehors des périodes de pointe* (29 %) et *Étendre le réseau de transport structurant (ex. Métro, REM, train de banlieue, tramway)*<sup>203</sup> (26 %).

Les participants proposent une variété de solutions afin d'augmenter l'offre de transport collectif en déficit dans les secteurs périphérique de l'île, à savoir dans l'est, l'ouest et le nord de l'île, et d'ainsi renforcer l'équité territoriale en matière de mobilité.

---

<sup>198</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 6.

<sup>199</sup> Projet de loi no 61 : Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif (« PL-61 »); Projet de loi no 62 : Loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure (« PL62 »). Ces deux projets de loi proposent des modifications sur les divers processus d'attribution des projets complexes de bâtiments institutionnels et d'infrastructures liées au transport. Voir notamment <https://gowlingwlg.com/fr/insights-resources/articles/2024/bills-61-62-tabled-in-the-quebec-national-assembly>.

<sup>200</sup> Trajectoire Québec, doc. 9.52, p. 4.

<sup>201</sup> « *Les zones concernées par les restrictions couvrent une grande partie de la région métropolitaine, notamment l'ouest de l'autoroute 13, Laval, les Basses-Laurentides, et l'ouest de la route 148 jusqu'à Mirabel. De plus, la définition du "centre-ville" de Montréal est particulièrement large, s'étendant de la Cité du Havre jusqu'à la rue Jean-Talon entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de la Côte-des-Neiges.* » Extrait de Jalila Ayeva, Frédérika Boisclair-Basque, Aya El Abdoulli et Sandrine Ouellet, doc. 8.80, p. 4.

<sup>202</sup> Jalila Ayeva, Frédérika Boisclair-Basque, Aya El Abdoulli et Sandrine Ouellet, doc. 8.80, p. 3.

<sup>203</sup> Pour connaître les réponses complètes, voir OCPM, Synthèse des résultats du questionnaire Milieus de vie, doc. 5.9.

Nombre de commentaires militent en faveur d'un développement prioritaire du transport collectif dans l'Est de Montréal. Le choix de l'Est en tant que secteur à privilégier, croit-on, permettrait de concentrer les efforts de représentation auprès des paliers décisionnels supérieurs et d'articuler une vision stratégique mieux coordonnée<sup>204</sup>.

Concernant la Zone Est identifiée au projet de PUM<sup>205</sup>, des universitaires notent que la carte relative au réseau de transport collectif structurant<sup>206</sup> ne desservirait que les artères principales. Or, précisent-ils, le plan des réseaux de la STM révèle que les rues locales des secteurs avoisinants sont mal desservies par le réseau d'autobus, en particulier l'est de Saint-Léonard<sup>207</sup>, et invitent à corriger cette situation.

Une version préliminaire de la carte du transport collectif à intégrer au projet de PUM avait été dévoilée au mois de mars 2024<sup>208</sup>. Alors que celle-ci émettait l'hypothèse d'un prolongement des lignes verte et bleue<sup>209</sup> du métro dans l'est et de leur jonction au niveau de la rue Sherbrooke, des citoyens observent avec regret que cette option n'a pas été retenue dans la carte du projet de PUM, la Ville lui ayant préféré le tramway. À leur avis, l'option d'un transport de plus grande capacité que le tramway aurait été souhaitable pour accommoder l'augmentation significative de l'achalandage à prévoir depuis Repentigny, Pointe-aux-Trembles, et les terrains des anciennes raffineries de Montréal-Est, une fois ceux-ci requalifiés<sup>210</sup>.

Pour leur part, d'autres participants estiment que les avantages comparatifs du tramway (cités précédemment) justifient de compléter une bonne partie du réseau pour ce mode avant de poursuivre le développement du métro, et de développer immédiatement le premier tronçon du tram de l'Est et du réseau structurant du Grand Sud Ouest, pour une mise en service de la phase 1 vers 2032<sup>211</sup>. Leur extension vers le centre-ville suivrait à temps pour 2040. En réalisant une connexion avec des projets de trams implantés sur la Rive-Sud et à Laval, « l'efficacité des réseaux s'en trouverait multipliée<sup>212</sup>. »

Tout en invitant à prioriser les segments « là où les bus sont surchargés<sup>213</sup> », ces participants sont d'avis que la mise en place rapide d'une première ligne de tramway permettrait de « démontrer l'efficacité et la pertinence de ce mode de transport et d'ainsi réduire les réticences au changement [...] pour la construction d'autres lignes<sup>214</sup>. »

---

<sup>204</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 12.

<sup>205</sup> Pour connaître la délimitation des zones, voir Ville de Montréal, Résumé du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, doc. 3.2, p. 35.

<sup>206</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 1 – La vision, doc. 3.1.1, p. 7-9.

<sup>207</sup> Lucie Blazkowski, Élodie Brunelle, Louis Larochelle-Lalonde et Michaëlle Renault, doc. 8.74, p. 9.

<sup>208</sup> Hypothèses d'un réseau de mobilité durable montréalais, <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-03-13/transport-en-commun/montreal-veut-un-reseau-de-tramways.php>.

<sup>209</sup> Il s'agissait d'un nouveau prolongement dans le cas de la ligne bleue.

<sup>210</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 2-3; Hélène Baril, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

<sup>211</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 7.

<sup>212</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 2.

<sup>213</sup> Luc Gagnon, doc. 8.12, p. 13.

<sup>214</sup> Pierre Chênel, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

Les propositions visant des segments de transport structurant à prioriser dans l'ouest et le nord de Montréal incluent principalement le prolongement de la ligne orange du métro, l'implantation du tramway sur le boulevard Cavendish reconstitué, ainsi que le renforcement de l'accessibilité à l'aéroport Montréal-Trudeau et aux secteurs de Pierrefonds et L'Île-Bizard.

Selon des élus de l'arrondissement de Saint-Laurent, le prolongement de la ligne orange entre Côte-Vertu et Bois-Francs offrirait un rapport coûts-bénéfices rentable, en permettant l'aménagement de deux stations de métro : « *l'une [Bois-Francs] serait la première station intermodale (REM/métro) de l'ouest de l'île [en termes d'achalandage], et l'autre, la quatrième station intermodale de l'île*<sup>215</sup>. » Les participants demandent de réaliser le projet d'ici 2030, plutôt que 2040 tel qu'inscrit au projet de PUM.

Des représentants de Côte Saint-Luc ont insisté sur l'état d'enclavement où se trouve leur municipalité, sur la tendance généralisée de sa population à se déplacer en auto solo<sup>216</sup> et sur l'opportunité de transfert modal que des projets de mobilité durable dans ce secteur représenteraient pour Côte Saint-Luc et Montréal.

Ces élus, tout comme ceux de Saint-Laurent, plaident donc en faveur du réaménagement de l'axe Cavendish/Jean-Talon à l'horizon 2030, sous la forme d'un corridor de mobilité durable incluant un tramway<sup>217</sup>. Ce lien contribuerait notamment à relier les secteurs économiques prioritaires que sont le canal de Lachine 4.0, le Technoparc Montréal et Hodge-Lebeau/District Central, en plus de faciliter l'accès au secteur industriel Namur-De la Savane<sup>218</sup>. L'ensemble de la zone étant très morcelé, on propose de compléter l'accès aux pôles d'emplois de l'ouest et à l'aéroport par le biais d'un transport structurant en direction est-ouest, sur les axes Côte-de-Liesse, Côte-Vertu et Henri-Bourassa.

Plus à l'ouest, une participante déplore que la population de Pierrefonds et de L'Île-Bizard soit « *complètement délaissée en matière de transport collectif*<sup>219</sup>. » Invitant à corriger cette situation, elle indique qu'il faut deux heures et demie pour se rendre de L'Île-Bizard au centre-ville en transport collectif. Des résidents se voient obligés de conduire leurs enfants à l'extérieur de l'île pour qu'ils puissent prendre l'autobus.

### ◇ **L'aéroport - Une planification de la mobilité en décalage avec le PUM**

La planification de la mobilité en direction et sur le site de l'aéroport serait « *en décalage avec la vision du PUM, qui vise à réduire la dépendance à la voiture*<sup>220</sup> », selon un groupe d'étudiants. En effet, précise-t-il, alors que le débarcadère principal subit la pression des taxis à hauteur de 500 000 courses annuelles

<sup>215</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 4-5.

<sup>216</sup> 73 % des déplacements des résidents du secteur comprenant Côte-Saint-Luc, Hampstead et Notre-Dame de Grâce, seraient effectués en automobile privée; tiré de Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024, Ville de Côte Saint-Luc, doc. 4.3.1, p. 41.

<sup>217</sup> Ville de Côte Saint-Luc, doc. 8.15, p. 4; Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 4-5.

<sup>218</sup> Ville de Côte Saint-Luc, doc. 8.15, p. 8.

<sup>219</sup> Mona Boukhary, Opinions présentées en ligne, doc. 10.2.

<sup>220</sup> Camélia Assameur, Marie-Ève Parent, Nour Yahyaoui, doc. 8.72, p. 1.

et des automobilistes qui « *tournent en rond jusqu'à l'arrivée d'un voyageur*<sup>221</sup> », la réponse de l'aéroport dans son *Plan de vol 2028* consiste à ajouter des stationnements pour un total de 6 000 places, ainsi qu'à construire deux nouveaux débarcadères de quatre voies chacun. Soulignant que la clause de non-concurrence du REM pourrait constituer un obstacle, ces participants proposent de conserver la ligne 747 de l'autobus en lui attribuant un tarif régulier et d'appliquer des frais de débarcadère aux automobilistes dès que le REM sera fonctionnel à temps plein. On suggère enfin d'intégrer le REM par le nord et le tramway dans toutes les directions, en mettant à profit l'ancienne gare de train construite en 2008 et utilisée comme stationnement de l'hôtel Marriott<sup>222</sup>.

Aéroports de Montréal (ADM) regrette pour sa part que, « *malgré les nombreux efforts déployés [...] pour interpeller les décideurs pour prolonger le REM jusqu'à la gare de Dorval afin de créer un pôle d'intermodalité, seul le maire de Dorval a soutenu cette volonté. [Conséquemment], il s'agit d'un rendez-vous manqué*<sup>223</sup>. » Par conséquent, l'organisation juge essentiel d'intégrer à la carte du réseau de transport structurant du PUM<sup>224</sup>, des opportunités de connexion entre YUL et le pôle de mobilité constitué du train à grande fréquence (TGF) projeté<sup>225</sup>.

### ◇ **Diversifier le transport collectif pour renforcer l'accessibilité**

En complément à ces observations, les participants formulent diverses propositions en matière de transport collectif, visant à renforcer les liens entre des secteurs.

Au chapitre des transports existants, on demande de maintenir et de bonifier le réseau de trains de banlieue, « *notamment en amenant rapidement des citoyens des banlieues, soit vers une station de métro ou du futur réseau de trams*<sup>226</sup>. »

Un participant juge inacceptable l'intention de la Ville d'éliminer les transports collectifs sur la voie Camillien-Houde, qui mène au sommet du mont Royal depuis l'est. Alors que « *la Ville étudie la possibilité de créer un tramway sur l'avenue du Parc, pourquoi ce tramway ne serait-il pas lié à un tramway menant sur la montagne, comme jadis avant que l'automobile n'élimine cette intervention?*<sup>227</sup> ».

Des participants appuient la pertinence des navettes fluviales en tant que connexions avec des secteurs excentrés, notamment Pointe-aux-Trembles. Toutefois, si certains demandent d'augmenter le nombre de

<sup>221</sup> Camélia Assameur, Marie-Ève Parent, Nour Yahyaoui, doc. 8.72, p. 1 et 4.

<sup>222</sup> Camélia Assameur, Marie-Ève Parent, Nour Yahyaoui, doc. 8.72, p. 2-4; Au sujet de l'ancienne gare, voir notamment Maxime Bergeron, Aéroport Montréal-Trudeau - Une gare, mais pas de train, La Presse, 25 janvier 2016, <https://plus.lapresse.ca/screens/2d1d5480-b9d3-4d9f-a34a-31e2c00cd328%7C-SuOsOzRIRFR.html>.

<sup>223</sup> Aéroports de Montréal, doc. 8.28, p. 12.

<sup>224</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 1 – La vision, doc. 3.11, p. 8-9.

<sup>225</sup> Aéroports de Montréal, doc. 8.28, p. 13.

<sup>226</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 8.

<sup>227</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 17.

lignes et la fréquence de service des navettes fluviales dans l'archipel<sup>228</sup>, et d'améliorer l'accès aux quais en transports actifs et collectifs, une organisation invite à « mener une évaluation des coûts et des bénéfices d'une augmentation de l'offre de navettes fluviales interurbaines avant de décider d'implanter d'autres liaisons<sup>229</sup>. » Cette position s'appuie sur le fait que le service est financé par des fonds non récurrents, et qu'en 2023, les 422 000 passages enregistrés ont coûté 8,14 millions de dollars, soit 19,28 \$ par passage.

Des options innovantes pourraient contribuer à l'accessibilité de certains lieux, selon des intervenants. À l'exemple d'une navette électrique qui fonctionnait hors route entre le Parc olympique et le Jardin botanique, il est suggéré d'implanter des véhicules électriques légers pour connecter les pôles à l'intérieur du Quartier des arts du cirque dans Saint-Michel<sup>230</sup>, ou de relier les trois stations de métro et les diverses attractions parsemant le Vieux-Montréal et le Vieux-Port<sup>231</sup>.

À plus grande échelle, un groupe propose de relier le Vieux-Montréal, la Pointe-du-Moulin, le quartier Bridge-Bonaventure et le parc Jean-Drapeau grâce à un monorail de 11,3 km répartis sur 10 stations. Ce projet comporterait plusieurs avantages aux dires de ses promoteurs. Il permettrait d'éviter des déplacements en voiture aux Montréalais et aux visiteurs dans un contexte où le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau sont appelés à réduire ou à éliminer la place de l'automobile, et où le quartier Bridge-Bonaventure se prépare à accueillir de nombreux résidents<sup>232</sup>. Il soutiendrait en outre « la relance économique et touristique et favoriserait la pérennité touristique de ce territoire<sup>233</sup>. »

### ◇ Renforcer l'équité sociale par la tarification

Quelles que soient les options de transport collectif retenues, et malgré leur approbation des intentions du projet de PUM à cet égard, de nombreux citoyens et professionnels de la mobilité estiment que « l'ajout d'infrastructures ne contribuera pas à améliorer la mobilité [...] si les titres de transport ne sont pas abordables<sup>234</sup>. »

Mentionnant par exemple que l'âge est « de moins en moins un bon critère pour des mesures de lutte à la pauvreté<sup>235</sup> », la majorité de ces intervenants met l'accent sur une tarification solidaire s'appuyant sur la capacité de payer des membres d'un ménage<sup>236</sup>, par rapport à une tarification sociale basée sur le statut,

---

<sup>228</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 8; Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 18.

<sup>229</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 6-7.

<sup>230</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 1<sup>er</sup> octobre 2024, Quartier des arts du cirque, doc. 4.7.1, p. 168.

<sup>231</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 16-17.

<sup>232</sup> Mobilité nordique, doc. 8.11, p. 3-4 et 20.

<sup>233</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>234</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur communautaire - août 2024, doc. 5.7.21, p. 9.

<sup>235</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 44.

<sup>236</sup> Aussi appelée tarification sociale basée sur le revenu.

appliquée aux jeunes, aux étudiants et aux seniors<sup>237</sup>. À titre d'exemple près de nous, on rappelle que la Ville de Québec a mis en place le Programme ÉquiMobilité, qui vise à faciliter l'accès au transport en commun pour les personnes à faible revenu grâce à un rabais de 33 % sur le tarif régulier<sup>238</sup>.

Afin de respecter les choix de déplacements des ménages en situation de pauvreté, la tarification solidaire montréalaise pourrait englober les titres annuels de transport collectif, le vélopartage et l'autopartage, l'achat de vignettes de stationnement pour résidents, ou encore l'achat ou l'entretien de vélos. En considérant une allocation de mobilité de 500 \$ par personne de 12 ans ou plus vivant dans un ménage sous le seuil du revenu minimum viable, il en coûterait environ 344 millions de dollars annuellement pour mettre en œuvre ce programme<sup>239</sup>.

### ◇ **Accompagner le changement pour favoriser l'appropriation**

La collaboration avec des instances publiques fait partie des objectifs et mesures du projet de PUM en lien avec la mobilité. En revanche, note un organisme, ces objectifs et mesures ne « *considèrent pas la nécessité de mobiliser et de collaborer avec les organisations de la société civile et les groupes citoyens, d'inclure et de faire participer les citoyennes et les citoyens, de sensibiliser et d'éduquer les gens ou d'accompagner les individus vers de nouveaux comportements*<sup>240</sup>. » Cette approche est pourtant vue comme essentielle afin de réaliser les ambitions du PUM, tout en s'assurant de respecter les communautés locales.

Un intervenant soutient que, pour une personne habituée à se déplacer en véhicule privé, une transformation telle que l'implantation d'un réseau de tramway aura sur elle un impact « *hors du commun*<sup>241</sup> », propre à modifier son rapport au temps, son sentiment de liberté et sa perception de statut social. Il invite les responsables du projet à prendre plusieurs éléments en considération :

- Réussir une transformation exige d'impliquer dès le départ toutes les parties prenantes dans l'élaboration du projet;
- Omettre d'aborder les préoccupations des gens crée de la résistance, et se limiter à justifier un projet par sa raison d'être ne permet pas d'enclencher un changement de comportement dans la population ni de gérer l'impact humain de la transformation visée;
- Un changement comporte trois étapes : 1. Plan de communication; 2. Dialogue sur les préoccupations; 3. Présentation du projet de changement. Alors que les dirigeants sont rendus à l'étape 3, les gestionnaires du projet sont à l'étape 2 et les parties prenantes (ex. citoyens) à l'étape 1. Il convient donc d'accompagner les parties prenantes de l'étape 1 à l'étape 3<sup>242</sup>.

<sup>237</sup> Trajectoire Québec, doc. 9.52, p. 2; Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 10.

<sup>238</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 46; Voir <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/programme-equimobilite.aspx>.

<sup>239</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 45.

<sup>240</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>241</sup> Michel Maletto, doc. 8.5, p. 11 et 12.

<sup>242</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre en après-midi, Michel Maletto, doc. 4.5.1, p. 66; Michel Maletto, doc. 8.5, p. 5-7.

Le même intervenant conclut en soulignant l'importance de l'effet d'entraînement dans l'adhésion au changement : « *S'il y a une masse critique de gens qui commencent à dire "ça fait du sens", O.K., pour rester dans le groupe, ils embarquent dans le mouvement. Mais si la masse critique des gens dit "non, on n'embarque pas là-dedans" [...] ça n'a pas rapport avec le contenu*<sup>243</sup>. »

## 2.1.5 La mobilité des marchandises

Les interventions ayant porté sur la logistique des marchandises abordent celle-ci selon trois échelles territoriales : nationale, municipale et locale.

D'entrée de jeu, des représentants de la communauté d'affaires souhaitent que la Ville reconnaisse au PUM le « *rôle essentiel, économique et social*<sup>244</sup> » de la chaîne logistique montréalaise pour l'ensemble du Canada, en particulier pour l'est du pays. Cette reconnaissance devrait être accompagnée de mesures visant à ancrer formellement sa compétitivité et sa fluidité, telles que la réalisation d'un lien routier direct avec l'écoulement libre du Port de Montréal vers les réseaux routiers supérieurs. La reconnaissance de cette spécificité, indique-t-on, « *entraîne une responsabilité du gouvernement du Québec ainsi que du gouvernement fédéral d'appuyer la Ville de Montréal financièrement dans l'atteinte mutuelle des objectifs locaux et nationaux*<sup>245</sup>. »

Également dans un objectif de fluidité, des participants demandent d'identifier clairement au PUM « *les artères de transit essentielles pour le déplacement des marchandises et des biens à travers la ville et qui, pour cette raison, ne devront pas subir de réductions de voies ou d'autres entraves*<sup>246</sup>. » Pour faciliter le travail de livraison des camionneurs, il est proposé de marquer en gros caractères les adresses des entreprises sur les trottoirs devant les entrées de livraison<sup>247</sup>.

Enfin, des participants estiment que la logistique urbaine décarbonée « *se développe, mais pas à la vitesse que ça devrait*<sup>248</sup> » et invitent à renforcer les actions prévues dans le projet de PUM. On s'étonne par exemple que le projet de PUM n'envisage pas que le tramway puisse aussi servir au transport de marchandises, alors que des projets pilotes sont en cours en Europe<sup>249</sup>. Une autre idée consiste à autoriser le déchargement de camions sur la voie publique aux abords des microcentres de distribution. Se comparant à une livraison de moins de 15 minutes, une telle possibilité « *permettrait d'aménager des microcentres sans prévoir un espace pouvant loger un camion à même le site*<sup>250</sup>. »

---

<sup>243</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre en après-midi, Michel Maletto, doc. 4.5.1, p. 76-77.

<sup>244</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 10.

<sup>245</sup> *Idem*.

<sup>246</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 16.

<sup>247</sup> SDC District Central, doc. 9.130, p. 9.

<sup>248</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.6.1, p. 35.

<sup>249</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de la mobilité - août 2024, doc. 5.7.26, p. 7; Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 8.

<sup>250</sup> Vélo Québec, doc. 9.54, p. 16.

## 2.2 Intensification urbaine

Le concept d'intensification urbaine, nouvellement introduit au projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, vise la réalisation de quartiers complets et plus denses grâce à trois niveaux d'intensification : douce, intermédiaire et élevée. Il mise sur les déplacements actifs de façon que, d'ici 2050, 75 % de la population montréalaise ait accès en moins de 15 minutes de marche aux principales ressources du quotidien, ou à un point de service de transport structurant.

L'intensification urbaine a particulièrement attiré l'attention de professionnels de l'aménagement, d'organismes communautaires, de milieux d'affaires et d'acteurs du développement immobilier.

Pour une partie des intervenants, l'objectif consistant à augmenter l'offre résidentielle dans des milieux de vie complets constitue une « *stratégie équitable, résiliente et efficace*<sup>251</sup> » et un « *ajout qualitatif*<sup>252</sup> » à la notion de densification. En s'abstenant de fixer des limites de hauteurs en nombre d'étages, le projet de PUM réduit la nécessité de modifier fréquemment le Plan d'urbanisme, « *une procédure lourde qui devrait être évitée autant que possible pour assurer la mise en œuvre efficace des projets*<sup>253</sup>. » Tout en permettant une meilleure flexibilité pour le développement des projets, il évite un « *dédoublé entre les documents de planification municipale et la réglementation locale*<sup>254</sup>. »

Au-delà du concept lui-même, différents aspects de l'intensification urbaine ne convainquent pas d'emblée les participants. Le choix des niveaux d'intensification, les seuils de densité applicables et la délimitation de secteurs d'intensification ont été remis en question dans certains cas. Plusieurs participants ont jugé insuffisantes les cibles globales de densification, au regard des besoins en habitation et de la nécessité de rentabiliser les investissements en immobilier. Les paramètres des niveaux d'intensification douce, intermédiaire et élevée, ont soulevé certaines inquiétudes quant aux résultats attendus et aux processus d'approbation des projets. Enfin, des ajustements et des précisions ont été demandés concernant les affectations du sol, afin de favoriser le développement résidentiel.

### 2.2.1 La répartition des secteurs d'intensification

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité décline l'intensification urbaine en deux cartes. La carte intitulée *Niveaux d'intensification*<sup>255</sup> présente la répartition des secteurs d'intensification douce, intermédiaire et élevée dans les parties du territoire accueillant ou destinées à accueillir de l'habitation. La carte intitulée

---

<sup>251</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 9.

<sup>252</sup> Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 5.

<sup>253</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 13.

<sup>254</sup> Société immobilière du Canada, doc. 8.30, p. 7.

<sup>255</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 48.

*Seuils minimaux moyens de densité nette*<sup>256</sup> présente les seuils de densité qui s'appliquent aux différents niveaux d'intensification<sup>257</sup>.

À la lecture de ces cartes, plusieurs participants disent percevoir des incohérences dans l'application des niveaux d'intensification et des seuils de densité, ainsi que dans la délimitation des secteurs.

Des professionnels de l'urbanisme et des promoteurs immobiliers s'étonnent de voir des zones d'intensification douce à proximité de stations de métro existantes ou en cours de réalisation, notamment le long de la ligne bleue, dans la partie ouest de la ligne orange et à l'extrémité est de la ligne verte<sup>258</sup>. Rappelant que les investissements destinés au transport structurant s'élèvent à « 690 millions de dollars au SRB Pie-IX, [à] au moins 7,6 milliards à l'extension de la ligne bleue du métro, et [à] 7 milliards<sup>259</sup> » pour le REM, les participants jugent crucial de maximiser la densification autour de ces infrastructures, au bénéfice du plus grand nombre de résidents et d'utilisateurs possible<sup>260</sup>.

Un groupe rappelle que l'immeuble Îlot Rosemont, bâti autour de la station de métro du même nom, résulte d'une telle approche de densification. Le bâtiment accueille aujourd'hui 193 logements publics pour personnes âgées, et des espaces de bureaux pour quelque 300 employés de l'Office municipal d'habitation de Montréal : « Cette réalisation de grande envergure [est] le plus important projet jamais réalisé dans le cadre du programme AccèsLogis Québec<sup>261</sup>. »

Considérant le caractère structurant du tramway sur l'ensemble de son parcours, des participants estiment que les terrains longeant un même axe devraient faire partie du même niveau d'intensification ou d'une seule séquence urbaine<sup>262</sup>. Dans la mesure où ce mode de transport est prévu dans des secteurs ciblés pour une intensification douce, « il semble pertinent que le PUM s'engage clairement à réviser ces niveaux d'intensification en fonction de la réalisation des lignes de tramway<sup>263</sup>. »

### ◇ La délimitation des secteurs d'intensification

Alors que le projet de PUM attribue clairement des niveaux d'intensification différenciés à certains sites, d'autres portions du territoire sont traitées « sans distinction fine<sup>264</sup>. »

<sup>256</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 49.

<sup>257</sup> Si l'on prend l'exemple d'un secteur d'intensification situé au centre-ville ayant un seuil de densité de 400 logements à l'hectare, cela signifie qu'un projet immobilier accueillant de l'habitation dans ce secteur peut avoir une densité inférieure ou supérieure à 400 logements à l'hectare. Cependant, la densité résidentielle du secteur (la densité « moyenne ») devra toujours être d'au moins 400 logements à l'hectare.

<sup>258</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 17; Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 18.

<sup>259</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 7.

<sup>260</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024, Vivre en ville, doc. 4.3.1, p. 79; Construgep, doc. 8.45, p. 9; Fahey et associés, doc. 8.47, p. 4.

<sup>261</sup> Bâtir son quartier, doc. 8.49, p. 22.

<sup>262</sup> Groupe Mach, doc. 8.32, Partie 1, p. 8; Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, Résumé.

<sup>263</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 13.

<sup>264</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 18.

Des participants notent tout d'abord une absence de zones de transition de niveau intermédiaire autour de certains secteurs d'intensification élevée. Cela est constaté, entre autres, autour du secteur du Village olympique, à Lachine et à L'Île-des-Sœurs<sup>265</sup>.

De façon plus significative, cependant, des intervenants constatent que le projet de PUM applique parfois un seul niveau d'intensification à des pans entiers de territoires.

Une part importante des quartiers de l'Est de Montréal se voient ainsi attribuer un niveau d'intensification douce. De l'avis d'un groupe, pourtant, « *une intensification intermédiaire réalisée de manière réfléchie pourrait être appropriée pour ces secteurs, tout comme elle l'est pour plusieurs autres quartiers densément construits ailleurs à Montréal*<sup>266</sup>. » Des représentants de l'arrondissement de Montréal-Nord partagent cette idée, expliquant que ces aires d'intensification douce leur laisseraient « *peu de marge dans la détermination des normes fixées au zonage*<sup>267</sup>. » Afin d'illustrer leur propos, ils indiquent qu'un projet résidentiel sur le stationnement de l'église Notre-Dame-d'Haïti<sup>268</sup> ne pourrait pas dépasser 3 étages, considérant que le contexte urbain est de 2 étages. Cette limitation pourrait donc nuire à la densification du site, mais aussi à l'insertion de locaux communautaires au rez-de-chaussée du bâtiment.

Un regroupement d'organismes communautaires note que le niveau d'intensification intermédiaire et le seuil de densité retenus pour Pointe-Saint-Charles ne « *semblent pas traduire la réalité*<sup>269</sup> » de ce quartier. La densité actuelle de Pointe-Saint-Charles se trouve en grande partie sous la barre des 120 logements/hectare. Le seuil de densité fixé à 165 logements/hectare par le projet de PUM risque donc, selon eux, de « *créer une grosse pression sur les rares terrains vacants qui restent à développer, [en plus d'] augmenter la pression spéculative*<sup>270</sup> » sur l'ensemble du secteur. La valeur patrimoniale du quartier s'en trouverait du même coup menacée.

### ◇ **L'intensification, dans le souci des milieux et des interfaces**

Le désir de préserver la qualité patrimoniale de secteurs tout en y accueillant une certaine densification rend nécessaire de « *faire aboutir la réflexion*<sup>271</sup> » à cet égard, selon des participants. Le PUM devrait ainsi préciser les critères retenus pour établir les seuils de densité et les niveaux d'intensification, mais aussi pour garantir une cohérence entre les objectifs de densité visés, les hauteurs et le respect des composantes des milieux bâtis<sup>272</sup>. En outre, les lignes directrices souhaitées devraient tenir compte, non seulement des qualités patrimoniales ou identitaires des milieux, mais aussi de leur interaction avec les territoires adjacents.

---

<sup>265</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 18.

<sup>266</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 13.

<sup>267</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, doc. 9.58, p. 3.

<sup>268</sup> L'église Notre-Dame-d'Haïti est située sur le boulevard Saint-Vital, à Montréal-Nord.

<sup>269</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 13.

<sup>270</sup> *Ibid.*, p. 15.

<sup>271</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 20.

<sup>272</sup> Groupe Mach, doc. 8.32, Partie 1, p. 10-11; Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 20; Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 16.

Un collectif de résidents du Vieux-Montréal estime par exemple que l'intensification douce retenue pour ce site patrimonial et une partie du Faubourg Québec voisin, « *apparaît cohérente avec la réalité et le potentiel du terrain*<sup>273</sup>. » En revanche, indique-t-il, les niveaux d'intensification et les seuils fixés pour les secteurs environnants<sup>274</sup> contribueraient à renforcer « *l'enclavement*<sup>275</sup> » du Vieux-Montréal. Pour le groupe, cela entrerait en contradiction avec l'orientation 2 du projet du PUM, qui vise « *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*<sup>276</sup> ». Afin de maintenir un dégagement autour du Vieux-Montréal, il recommande donc « *d'inscrire au PUM les réserves et limites à apporter au développement*<sup>277</sup> » des secteurs limitrophes, en appliquant à ceux-ci une intensification intermédiaire et un seuil de densité de 100 logements/hectare.

Dans un esprit similaire, des organismes communautaires déplorent que la délimitation du centre-ville, telle que définie au chapitre 3 du projet de PUM, englobe le secteur Bridge-Bonaventure, le nord de Pointe-Saint-Charles, les anciens terrains du CN et le parc Marguerite Bourgeoys en bordure du fleuve Saint-Laurent. Disant refuser que Pointe-Saint-Charles « *se fasse engloutir dans une nouvelle définition du centre-ville*<sup>278</sup> », ils demandent d'appliquer à ce dernier des dimensions plus restreintes, mais aussi d'intégrer au PUM la notion d'interface ou de marge pour les secteurs limitrophes, en associant à ces secteurs des orientations et des objectifs qui tiennent compte de leurs particularités.

### ◇ **Les zones de corridors aériens**

Aéroports de Montréal (ADM), entité qui assure la gestion de l'aéroport Montréal-Trudeau, craint que l'intensification urbaine à proximité de ses installations puisse « *affecter la continuité de [ses] opérations et la sécurité aérienne sur une base temporaire en raison de la présence de grues, ou de façon permanente avec les édifices*<sup>279</sup>. »

Afin de prévenir cette situation, ADM recommande que la vision du projet de PUM en matière d'intensification urbaine tienne compte de la présence d'un aéroport international, en intégrant l'approche suivante :

- « *Éviter de construire de nouvelles habitations sous les trajectoires aériennes situées dans les axes des pistes;*

---

<sup>273</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 6.

<sup>274</sup> Le projet de PUM prévoit notamment une intensification élevée, caractérisée par des seuils de densité variant de 200 à 400 logements/hectare, dans le Faubourg des Récollets, sur la bordure est du boulevard Robert-Bourassa, dans la partie est des Faubourgs entre l'autoroute Ville-Marie et le fleuve, et pour la majeure partie de la bordure nord de la rue Saint-Antoine. Tiré de Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 6-7.

<sup>275</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 7.

<sup>276</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 44.

<sup>277</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 7.

<sup>278</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 18.

<sup>279</sup> Aéroports de Montréal, doc. 8.28, p. 11.

- *Si la décision de construire est maintenue, mitiger par différentes mesures dont des exigences en matière d'insonorisation;*
- *S'assurer d'informer adéquatement les futurs résidents<sup>280</sup>. »*

## 2.2.2 Les paramètres des niveaux d'intensification

Eu égard à leurs paramètres, la capacité des niveaux d'intensification à résorber les besoins en habitation a suscité certaines préoccupations chez des participants.

Des professionnels impliqués dans le développement d'habitations sociales et abordables estiment que « *l'intensification douce n'est pas suffisamment intensive pour régler la crise du logement<sup>281</sup>. »* Ils proposent d'abandonner ce niveau d'intensification pour faire de l'intensification intermédiaire le « *niveau plancher<sup>282</sup>* ».

Un groupe invite pour sa part à minimiser le recours à l'intensification douce, en créant plutôt un niveau d'intensification « *douce+<sup>283</sup>* ». Inspiré de l'approche de densification menée par la ville d'Auckland en Nouvelle-Zélande, ce niveau autoriserait 3 étages « *partout<sup>284</sup>* », tandis que 6 étages deviendraient la norme à proximité du transport en commun. En plus d'accorder davantage de place à la densification, ce modèle aurait l'avantage de favoriser les petits développeurs immobiliers aux dépens des « *grands joueurs milliardaires<sup>285</sup>*. »

Sans se positionner directement sur le concept d'intensification douce, un groupe est d'avis qu'un modèle de quartiers basé sur les plex montréalais « *permettra d'atteindre les cibles tout en évitant une densification qui ne convient pas aux milieux<sup>286</sup>*. » Il rappelle qu'en accueillant de 10 000 à 20 000 habitants au kilomètre carré, ces quartiers ont la capacité de soutenir de nombreux commerces et services de proximité, de favoriser une desserte en transport structurant, en plus de générer un fort sens de la communauté et un sentiment de sécurité<sup>287</sup>.

Des professionnels de l'urbanisme adhèrent aux paramètres de l'intensification douce, mais suggèrent certains ajustements pour en maximiser l'impact. Ils rappellent qu'en 2016, l'État de la Californie a adopté une

<sup>280</sup> Aéroports de Montréal, doc. 8.28, p. 10.

<sup>281</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux du secteur du logement abordable - août 2024, doc. 5.7.24, p. 7.

<sup>282</sup> *Idem.*

<sup>283</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 9.

<sup>284</sup> *Idem.*

<sup>285</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024, Vivre en ville, doc. 4.3.1, p. 76.

<sup>286</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 17.

<sup>287</sup> *Idem.*

loi autorisant les unités d'habitation accessoires<sup>288</sup> (UHA). Les résultats obtenus à ce jour<sup>289</sup>, notamment le fait qu'environ 1 unité résidentielle sur 5 construite aujourd'hui en Californie est une UHA, montrent que ces habitations :

« [...] représentent un potentiel considérable pour augmenter et diversifier l'offre en logement dans un contexte de densification douce, sans pour autant transformer la morphologie urbaine de manière significative et avec peu ou pas d'investissement public<sup>290</sup>. »

Ces participants jugent cependant nécessaire que le PUM encadre mieux les UHA afin de rendre leur développement plus simple et prévisible pour les propriétaires et les arrondissements. À cette fin, ils formulent les recommandations suivantes :

- Autoriser les UHA de plein droit et non par le biais d'un règlement discrétionnaire, afin d'éviter les frais, les délais et le niveau de risque accrus associés à ce type de procédure;
- Définir des normes de base pour la superficie des UHA, afin d'éviter aux 19 arrondissements de devoir mener chacun une étude pour établir des seuils acceptables;
- Éviter que le taux de verdissement exigible ne pénalise la réalisation des projets, par exemple en comptabilisant les surfaces végétalisées sur les toits;
- Élaborer un guide municipal sur l'architecture et le procédé d'approbation des projets d'UHA, de manière à favoriser leur intégration harmonieuse dans le tissu urbain.

### ◇ **Les paramètres des niveaux d'intensification intermédiaire et élevé**

Le projet de PUM confère aux arrondissements la responsabilité de déterminer les hauteurs et densités applicables dans les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée. Dans le cas d'un secteur d'intensification intermédiaire, la hauteur maximale peut correspondre à la largeur de la voie publique, ou au double de la ligne de hauteur de la séquence urbaine. Il reviendrait également à l'arrondissement d'identifier la séquence urbaine correspondant le mieux au secteur concerné, en choisissant parmi trois types : homogène<sup>291</sup>, hétérogène<sup>292</sup>, ou séquence vouée à être développée ou redéveloppée<sup>293</sup>.

<sup>288</sup> Une unité d'habitation accessoire (UHA) désigne un logement secondaire aménagé sur un lot déjà occupé par une résidence principale. Une UHA peut notamment prendre la forme d'une maison de fond de cour, d'un garage transformé en logement ou d'un logement intergénérationnel aménagé dans une annexe au bâtiment principal. Extrait de [https://www.larpent.ca/app/uploads/2022/03/EDLUHA\\_Arpent\\_V18.pdf](https://www.larpent.ca/app/uploads/2022/03/EDLUHA_Arpent_V18.pdf).

<sup>289</sup> « Le nombre de permis octroyés pour des UHA a augmenté de 15 334 % entre 2016 et 2022 en Californie. Plus de 83 800 permis pour UHA ont été octroyés à travers l'État dans cette période de 7 ans, ce qui correspond environ au nombre de logements construits en 2022 et 2023 dans l'ensemble du Québec (SCHL). À Los Angeles, plus de 8000 unités ont été complétées depuis 2016. [...] Aujourd'hui, environ 1 unité résidentielle sur 5 construite en Californie est une UHA. » Extrait de BC2, doc. 9.61, p. 27.

<sup>290</sup> BC2, doc. 9.61, p. 27.

<sup>291</sup> Séquence homogène : L'écart de hauteur entre les bâtiments ne dépasse pas deux étages ou 8 mètres. La ligne de hauteur correspond alors à la hauteur des bâtiments les plus élevés.

<sup>292</sup> Séquence hétérogène : L'écart de hauteur entre les bâtiments dépasse deux étages ou 8 mètres. La ligne de hauteur équivaut alors à la hauteur moyenne du cadre bâti.

<sup>293</sup> Séquence urbaine vouée à être développée ou redéveloppée : Les séquences urbaines adjacentes déterminent la ligne de hauteur.

Le projet de PUM ne fixe pas de hauteurs ni de densités maximales dans le cas des secteurs d'intensification élevée. Les arrondissements devraient donc veiller à l'harmonisation des secteurs d'opportunités à redévelopper avec les séquences urbaines des secteurs voisins.

Si l'intensification douce peut paraître trop rigide aux yeux de certains, les niveaux intermédiaire et élevé offriraient au contraire une « *flexibilité excessive*<sup>294</sup> », selon des élus et des urbanistes. Pour ceux-ci, l'obligation faite aux arrondissements d'interpréter le PUM, de déterminer des hauteurs maximales en se basant « *sur des notions floues telles que la forme urbaine de référence*<sup>295</sup> » et de prioriser les secteurs d'opportunité à développer pourrait entraîner diverses conséquences négatives.

Cela laisse d'abord présager un allongement des délais d'approbation des projets immobiliers, en particulier pour ceux n'étant pas de plein droit, avec pour effet de retarder la livraison de projets d'habitation<sup>296</sup>. Le fait que les arrondissements puissent fixer des limites de hauteurs et de densités distinctes pour des tissus bâtis comparables pourrait confronter les promoteurs à des directives changeantes, compliquant ainsi la planification et la réalisation de projets<sup>297</sup>.

Cela pourrait également nuire à la cohérence du cadre bâti montréalais. Dans le cas des secteurs d'intensification intermédiaire, on entrevoit un scénario où les promoteurs, par le biais de demandes de changement de zonage successives, « *chercheraient à redéfinir les séquences urbaines afin de permettre des hauteurs plus élevées*<sup>298</sup>. » Le choix discrétionnaire des hauteurs maximales en secteur d'intensification élevée serait aussi « *susceptible de créer une discordance significative entre la vision de la Ville et celle des arrondissements*<sup>299</sup> ».

Pour assurer un développement urbain efficace, on préconise donc d'introduire des plafonds clairs en termes de hauteur et de densité, particulièrement dans les secteurs d'intensification élevée. On recommande aussi de documenter et d'uniformiser la détermination des séquences urbaines à faire par les arrondissements à la suite de l'adoption du PUM, afin de les rendre plus prévisibles<sup>300</sup>.

Des promoteurs immobiliers et des gens d'affaires partagent l'impression que les niveaux d'intensification définis par le PUM « *ne permettent pas de tirer des conclusions suffisamment claires sur le potentiel de redéveloppement d'un site à long terme*<sup>301</sup>. » Par ailleurs, dans un contexte où les coûts de construction et des normes complexes les incitent à rentabiliser leurs investissements par des projets plus denses, ils redoutent que les arrondissements ne « *limitent fortement les hauteurs pour éviter de causer un*

---

<sup>294</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, doc. 9.58, p. 5.

<sup>295</sup> *Idem*.

<sup>296</sup> BC2, doc. 9.61, p. 4.

<sup>297</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, doc. 9.58, p. 5.

<sup>298</sup> BC2, doc. 9.61, p. 19.

<sup>299</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>300</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 13; BC2, doc. 9.61, p. 6.

<sup>301</sup> Groupe Mach, doc. 8.32, Partie 1, p. 6; Westcliff, doc. 8.40, p. 5.

mécontentement populaire<sup>302</sup>. » À la source de cette crainte, on mentionne le risque qu'un référendum citoyen<sup>303</sup> fasse avorter une demande de projet particulier<sup>304</sup> :

*« Il n'est pas rare que des projets soumis à de longues procédures, pouvant durer plusieurs années [échouent] à la dernière étape, soit celle de l'approbation réglementaire. Le cas de Pierrefonds-Roxboro est assez évocateur : pour une troisième année consécutive, des citoyens ont fait avorter un projet d'immeuble de six étages qui était destiné à remplacer un immeuble commercial abandonné depuis plus de 10 ans et en face d'une future station du REM<sup>305</sup>. »*

Par ailleurs, selon ces intervenants, le besoin de rentabilité financière combiné à une réglementation restrictive sur le plan des hauteurs et densités, pourraient impacter négativement la qualité du cadre bâti en donnant lieu à « des volumétries pleines, massives, avec quelques retraits, mais peu de variations dans la forme<sup>306</sup>. »

Aux dires de ces participants, les densités minimales proposées sont « plus basses que le premier projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement<sup>307</sup> » (PMAD), voire « pratiquement toujours inférieur[s] au zonage actuel, et ce, aussi bien dans Pointe-Saint-Charles que dans Ahuntsic, ce qui a pour effet d'annuler les fruits possibles de la stratégie d'intensification urbaine promise<sup>308</sup>. » Pour en faire la démonstration, un urbaniste prend pour exemple un terrain de 7 000 m<sup>2</sup>; tandis que le zonage actuel y autorise un coefficient d'occupation du sol (COS<sup>309</sup>) de 6 pour un potentiel constructible de 430 logements, la densité minimale prescrite par le projet de PUM serait de 200 à 250 logements à l'hectare (log./ha), ce qui permettrait de construire aussi peu que 176 unités<sup>310</sup>. De même, le quartier Shaughnessy Village bénéficierait d'une densité minimale de 250 log./ha alors que sa densité actuelle est de 522 log./ha<sup>311</sup>.

Ces mêmes participants avancent différentes cibles pour rehausser la densification dans les niveaux d'intensification intermédiaire et élevée. On invite d'abord à privilégier des gabarits comme ceux des

---

<sup>302</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux du secteur de la promotion immobilière - août 2024, doc. 5.7.27, p. 5.

<sup>303</sup> Pour des explications concernant le processus d'approbation référendaire, consulter <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/acteurs-processus/processus-approbation-referendaire>.

<sup>304</sup> Le Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) vise à permettre, à certaines conditions, qu'un projet soit réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité. Son approbation peut faire l'objet d'une procédure référendaire.

<sup>305</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 11.

<sup>306</sup> Groupe Mach, doc. 8.32, Partie 1, p. 14.

<sup>307</sup> *Ibid.*, Partie 1, p. 8.

<sup>308</sup> Bruno Collin, doc. 8.9, p. 5.

<sup>309</sup> Le coefficient d'occupation du sol (COS) est une unité de mesure calculée en divisant le total des superficies de plancher d'un immeuble par la superficie totale du terrain. Par exemple, un COS de 6 signifie qu'un bâtiment possède une superficie de plancher équivalant à six fois la superficie du terrain où il est implanté.

<sup>310</sup> Bruno Collin, doc. 8.9, p. 4-5.

<sup>311</sup> Fahey et associés, doc. 8.47, p. 4.

projets Canoé, Esplanade Cartier ou Technopôle Angus, qui « *intègrent des espaces publics attrayants, des espaces verts et des commerces de proximité au rez-de-chaussée, tout en accordant une attention particulière à l'architecture et au paysage urbain*<sup>312</sup>. » On propose aussi de « *rehausser substantiellement (au moins du double)*<sup>313</sup> » les seuils de densité minimaux des niveaux d'intensification intermédiaire et élevée. Dans un secteur tel que Bridge-Bonaventure, le seuil de densité prescrit au PUM passerait ainsi de 200 à 400 logements/hectare, pour un résultat total de 15 000 unités dans l'ensemble du quartier<sup>314</sup>. Enfin, plutôt que de fixer des hauteurs maximales, un groupe suggère d'établir des paramètres de design permettant une approbation discrétionnaire par îlot de 100 000 à 200 000 pieds carrés (soit entre 9 300 et 18 600 mètres carrés environ).

### 2.2.3 Les affectations du sol

Les affectations du sol traduisent, par le biais de normes, la façon dont Montréal entend utiliser les diverses parties de son territoire<sup>315</sup>.

Des participants demandent d'apporter certaines précisions et modifications aux affectations du sol de types *Mixte*<sup>316</sup> et *Activités diversifiées*<sup>317</sup>, afin d'y favoriser l'intégration d'une composante Habitation.

La Société immobilière du Canada (SIC), entité fédérale spécialisée en immobilier, détient un terrain en affectation mixte en bordure de l'autoroute 40. Le projet de PUM stipule que l'affectation mixte s'applique à des secteurs « *présentant un potentiel d'intensification en termes de logements ou d'emploi*<sup>318</sup>. » Étant donné que l'autoroute constitue une source de nuisance sur le plan du bruit et de la qualité de l'air, l'arrondissement pourrait choisir d'interdire l'habitation sur le terrain en question. La SIC demande donc d'ajouter une disposition autorisant une composante résidentielle dans un projet, lorsque celle-ci bénéficie d'une marge de recul suffisante<sup>319</sup>.

---

<sup>312</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 8-9.

<sup>313</sup> Bruno Collin, doc. 8.9, p. 6.

<sup>314</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 10.

<sup>315</sup> On compte huit affectations du sol : Résidentielle, Mixte, Activités diversifiées, Activités économiques, Agricole, Conservation, Récréation et accès aux rives, Grande emprise ou grande infrastructure publique. Chaque affectation peut comprendre diverses composantes, ex. : Habitation, Commerce, Bureau, Équipement collectif ou institutionnel, Agriculture urbaine. Voir Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 4 – Les affectations du sol, doc. 3.1.5, p. 13.

<sup>316</sup> En vertu du projet de PUM, l'affectation Mixte peut accueillir les composantes : Habitation, Commerce, Bureau, Commerce ou bureau avec activités de production reliées, Industrie légère dans le « Centre-ville d'agglomération », Équipement collectif ou institutionnel, Agriculture urbaine. Voir Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 4 – Les affectations du sol, doc. 3.1.5, p. 13.

<sup>317</sup> En vertu du projet de PUM, l'affectation Activités diversifiées peut accueillir les composantes : Commerce; Bureau; Commerce ou bureau avec activités de production reliées; Industrie légère, Équipement collectif ou institutionnel, Agriculture urbaine. Voir Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 4 – Les affectations du sol, doc. 3.1.5, p. 16.

<sup>318</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 4 – Les affectations du sol, doc. 3.1.5, p. 13; cité par Société immobilière du Canada, doc. 8.30, p. 7.

<sup>319</sup> Société immobilière du Canada, doc. 8.30, p. 7.

De façon analogue, de nombreux participants<sup>320</sup> possèdent des lots compris dans des aires d'affectation *Activités diversifiées*, où ils souhaitent intégrer des projets résidentiels. Cependant, contrairement au Plan d'urbanisme de 2004 où cette affectation pouvait inclure l'Habitation sous certaines conditions<sup>321</sup>, le projet de PUM n'autorise pas cette composante.

Pour des représentants d'arrondissement, ce retrait « *marque un recul par rapport au Schéma d'aménagement de développement actuel (SAD)*<sup>322</sup>. » Le Schéma vise en effet « *une diversification des activités à proximité des points d'accès au réseau des transports collectifs structurant, en incluant l'habitation dans les secteurs où les activités économiques présentent peu de risques et de nuisances*<sup>323</sup>. »

L'approche du PUM « *regroupe les activités de manière trop large*<sup>324</sup> », selon des urbanistes. Ces derniers indiquent que certaines industries légères, comme celles axées sur la fabrication robotisée, « *peuvent avoir des impacts comparables à ceux d'un supermarché alimentaire en matière de vibrations, de pollution atmosphérique, de bruit, de présence de matières dangereuses et de camionnage*<sup>325</sup>. » Des projets réalisés à Paris et New York montreraient que les industries axées sur l'assemblage, la distribution, le transport ou l'entreposage peuvent aussi être intégrées de manière adéquate dans un contexte urbain. En procédant à des études d'impact, il serait possible de démontrer la compatibilité ou non de l'habitation avec le milieu environnant, et de planifier les projets en conséquence<sup>326</sup>.

Enfin, des résidents du Vieux-Montréal sont d'avis qu'une affectation *Résidentielle*, plutôt que *Mixte*, serait plus profitable à la qualité du milieu et à l'authenticité de ce site patrimonial et de ses abords, considérant l'intensité de son développement commercial<sup>327</sup>.

## 2.2.4 La requalification des grands ensembles commerciaux

Des professionnels de l'aménagement ont qualifié le redéveloppement des grands ensembles commerciaux de « *piste particulièrement prometteuse pour l'intensification et l'atteinte des cibles de mise en chantier de nouvelles unités de logement*<sup>328</sup>. »

---

<sup>320</sup> Groupe Petra Ltée, doc. 8.22; Consortium pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 8.27; Robert Stein, doc. 8.31; Colonia development 1987 inc., doc. 8.46; ADM Agri-Industries Company, doc. 9.32; L'immobilière Canadian Tire Ltée, doc. 9.44; Canadian Pacific Railway Company (CPKC), doc. 9.62; First Capital, doc. 9.85; Fonds de placement immobilier SmartCentres, doc. 9.87; Ruby Foo's Canada inc., doc. 9.108.

<sup>321</sup> Ville de Montréal, Plan d'urbanisme en vigueur – 2004, doc. 6.4.1, Chapitre 3 : La mise en œuvre du Plan d'urbanisme, p. 181.

<sup>322</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 7.

<sup>323</sup> *Idem*.

<sup>324</sup> BC2, doc. 9.61, p. 10.

<sup>325</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>326</sup> Groupe Mach, doc. 8.32, Partie 1, p. 7; BC2, doc. 9.61, p. 14.

<sup>327</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 8-9.

<sup>328</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 20.

Ils croient cependant que les actions prévues pour sa mise en œuvre devraient aller au-delà d'un encouragement à adopter des plans d'aménagement d'ensemble (PAE), des plans particuliers d'urbanisme (PPU) ou à énoncer des lignes directrices générales. Ils invitent donc la Ville à concevoir « *une stratégie proactive de redéveloppement des grands ensembles commerciaux*<sup>329</sup> », incluant une priorisation des sites, une stratégie de maîtrise foncière et une réflexion sur l'intégration des projets au sein des milieux.

### 2.2.5 L'intensification urbaine appliquée aux pôles d'emplois

Des élus ont constaté que la carte des niveaux d'intensification urbaine « *est concentrée sur les affectations mixtes et résidentielles et exclut les secteurs d'emplois*<sup>330</sup>. » Compte tenu de l'ampleur des investissements prévus en transport collectif, y compris pour desservir les secteurs à vocation économique, ils demandent que les aires d'affectations diversifiées et économiques fassent l'objet de mesures et de paramètres d'intensification spécifiques.

Dans une logique similaire, des gens d'affaires proposent de fixer une cible de croissance des superficies de plancher dans le domaine industriel, afin de prévenir un déséquilibre entre l'offre et la demande au cours des prochaines années<sup>331</sup>.

## 2.3 Logement

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 vise à « *bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation*<sup>332</sup> » (orientation 3).

Pour y parvenir, la Ville entend notamment favoriser la construction de 12 000 logements par année au cours de la prochaine décennie et d'un total de 224 500 nouvelles unités d'ici 2050<sup>333</sup>.

Elle compte aussi porter le nombre de logements hors marché de 63 000 actuellement à 229 000 en 2050, c'est-à-dire à 20 % de l'ensemble du parc de logements montréalais.

L'appellation *hors marché* désigne tout type de logement détenu par une entité ne visant pas à réaliser des profits. Le logement social, de même que les propriétés demeurant abordables à long terme grâce à un contrôle du prix de revente, en font également partie. Sur la cible de 20 % de logement hors marché, au moins 75 % serait du logement social. Cette cible comprend de nouvelles unités et les unités existantes qui seraient acquises par des OBNL<sup>334</sup> et des sociétés paramunicipales.

---

<sup>329</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 20.

<sup>330</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 6.

<sup>331</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 15.

<sup>332</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 2.

<sup>333</sup> *Ibid.*, p. 64.

<sup>334</sup> OBNL : Organisme à but non lucratif.

En continuité avec les opinions sur l'intensification urbaine, les propositions du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité relatives au logement ont avant tout attiré l'attention d'organismes communautaires, de professionnels de l'aménagement, de promoteurs immobiliers et de gens d'affaires. L'opinion de citoyens a pu, avant tout, être recueillie par le biais du questionnaire Milieux de vie.

Les participants s'accordent globalement sur l'existence d'une « crise du logement » à Montréal. Tous horizons confondus, ils accueillent positivement la « *volonté de réfléchir à de nouveaux mécanismes pour favoriser l'abordabilité du logement*<sup>335</sup> » affichée par la Ville dans son projet de PUM. Si très peu remettent en question la cible de 20 % d'habitation hors marché, la plupart jugent irréaliste la part de 75 % de logement social prise à même cette cible. Toutefois, au-delà de ces éléments, on observe une absence de consensus quant au diagnostic de la crise et sur le type de solutions qu'il convient d'y apporter.

### **2.3.1 Augmentation et accélération des mises en chantier – Des conditions propices pour les développeurs**

Des représentants des milieux d'affaires et de la promotion immobilière soutiennent que Montréal « *est aux prises avec un profond déséquilibre entre l'offre et la demande de logements, qui s'est transformé en véritable crise*<sup>336</sup>. » Une offre insuffisante d'unités fait en sorte que, « *par jeu de domino, les ménages mieux nantis accaparent les logements disponibles, font pression sur les prix, et à la fin, ce sont les ménages vulnérables qui se retrouvent étranglés financièrement*<sup>337</sup>. » Le faible taux de propriétaires, établi à 39 % à Montréal en 2021, « *met encore plus de pression sur le marché locatif*<sup>338</sup>. »

Les acteurs privés sont responsables de 95 % des unités de logement construites annuellement sur le territoire montréalais<sup>339</sup>. Malgré cela, indiquent-ils, le projet de PUM « *ne reconnaît pas explicitement le rôle crucial du secteur privé dans l'augmentation de l'offre de logements et [sa] contribution significative pour résoudre la crise actuelle*<sup>340</sup>. »

#### **◇ Raccourcir les délais d'approbation des projets**

La section sur l'intensification urbaine rapportait le souhait exprimé par plusieurs intervenants d'accroître les seuils de densité résidentielle et d'offrir davantage de prévisibilité quant aux normes urbanistiques.

<sup>335</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 6.

<sup>336</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 3.

<sup>337</sup> *Ibid.*, p. 10-11.

<sup>338</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 12.

<sup>339</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>340</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 11.

Outre ces éléments, développeurs privés et gens d'affaires jugent crucial de réduire les délais d'approbation des projets pour accélérer la construction d'unités résidentielles<sup>341</sup>.

Un organisme déplore que, depuis 2020, le délai moyen pour la délivrance des permis relatifs aux projets immobiliers de 100 logements et plus soit passé de 269 à 506 jours<sup>342</sup>. Cette augmentation a été constatée malgré la création par la Ville d'une cellule facilitatrice<sup>343</sup> pour accélérer les autorisations de projets.

Le même organisme rappelle que la Ville avait annoncé, pour l'année 2025, l'application d'une cible maximale de 120 jours à l'émission de permis de construction et de transformation pour les projets immobiliers de plein droit. Or, « *dans le contexte où peu de projets d'envergure sont de plein droit [une telle mesure] s'avère nettement insuffisante pour générer des changements dans les processus de traitement et de suivi par les arrondissements*<sup>344</sup>. »

À titre comparatif, ajoute-t-il, la ville de San Diego s'est engagée à examiner les projets d'habitation dans un délai de 30 jours ouvrables. Elle a embauché pour ce faire près d'une quarantaine de personnes, en plus de créer un portail de soumissions électroniques. Les promoteurs utilisent ce portail pour soumettre leurs demandes en ligne, payer les frais associés et suivre l'état de leur demande en temps réel<sup>345</sup>.

Les participants invitent la Ville à suivre cet exemple en établissant un délai maximal de 30 jours pour des demandes de divers types (construction ou transformation, démolition, dérogation mineure, projet particulier, etc.) et en inscrivant au PUM des indicateurs relatifs aux délais de traitement pour toute demande ou autorisation.

### ◇ **Les frais et contraintes réglementaires**

L'augmentation et l'accélération des mises en chantier exigent également de minimiser les impacts des frais et contraintes réglementaires sur les coûts des projets, selon les participants.

Des facteurs tels que la hausse des coûts de construction au cours des dernières années, la hausse des frais de financement et le resserrement du crédit rendent « *très difficile la réalisation de projets permettant de générer un rendement suffisant par rapport aux risques ou à d'autres opportunités d'investissement*<sup>346</sup>. »

---

<sup>341</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux du secteur de la promotion immobilière – août 2024, doc. 5.7.27, p. 4; Groupe Mach, doc. 8.32, Partie 1, p. 4.

<sup>342</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 21.

<sup>343</sup> Créée par la Ville de Montréal en 2021, cette cellule facilitatrice a été munie d'un plan d'action en mars 2023. Voir notamment [https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMA1BQmWqtEySkclKp/asset/files/230308\\_Cellule%20facilitatrice%20en%20d%C3%A9veloppement%20immobilier\\_VF%20\(1\)%20\(1\).pdf](https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMA1BQmWqtEySkclKp/asset/files/230308_Cellule%20facilitatrice%20en%20d%C3%A9veloppement%20immobilier_VF%20(1)%20(1).pdf).

<sup>344</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 21.

<sup>345</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>346</sup> *Idem.*

Le Règlement pour une métropole mixte (RMM)<sup>347</sup> agirait au surplus comme un « *frein majeur à la construction de logements à Montréal*<sup>348</sup> », selon des acteurs économiques. Ils rappellent, en effet, que 98 % des 226 ententes conclues dans le cadre de ce règlement se sont conclues par le versement d'une contribution des promoteurs à la Ville, plutôt que par une cession de terrain pour la construction de logement social. Bien que la Ville ait haussé la contrepartie versée aux promoteurs dans le cadre de ce règlement, les montants proposés ne permettront pas de renverser la tendance, selon ces participants.

Dans ce contexte, l'objectif de porter à 20 % la part du logement hors marché dont 75 % de logement social aurait des incidences financières et économiques significatives :

*« La Ville devra bénéficier d'importantes sommes des gouvernements pour soutenir la réalisation de projets de logements sociaux [...] Compte tenu de la structure de propriété, du profil des promoteurs et des investisseurs ainsi que des ressources publiques limitées, les cibles de [logement] hors marché peuvent être considérées comme surréalistes et avoir des effets contraires sur l'abordabilité et sur l'offre de logements<sup>349</sup>. »*

Faisant écho à cette préoccupation, un participant dit percevoir une contradiction dans le fait d'« *alourdir le fardeau fiscal de projets résidentiels [privés] qui, par leur seule présence, contribuent à freiner la hausse des prix*<sup>350</sup> ».

Différentes solutions sont proposées en réaction à cet enjeu. On demande d'abord d'inclure à la définition de logement hors marché les unités privées offrant une pérennité de l'abordabilité de 15 ans et plus. Les 75 % de logements sociaux exigés à même la cible de logements hors marché pourraient être remplacés par un pourcentage de ménages ayant des besoins impérieux, sans référence à la tenure du logement. On suggère également de compenser toute exigence d'habitation hors marché sur les terrains privés par un zonage incitatif ou des incitatifs fiscaux<sup>351</sup>.

Plusieurs villes sont citées comme modèles à suivre en matière d'incitatifs fiscaux. Parmi celles-ci, la ville de Québec offre depuis 2024 une subvention de 2 500 \$ par an et par logement aux promoteurs immobiliers, pour accélérer l'inclusion sociale dans les projets de construction privés neufs<sup>352</sup>. La ville de Rimouski, pour

---

<sup>347</sup> Le Règlement pour une métropole mixte se nomme en réalité le Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial. Il prévoit que toute personne qui réalise un projet impliquant l'ajout d'au moins 1 logement et d'une superficie résidentielle de 450 m<sup>2</sup> doit conclure une entente avec la Ville afin de contribuer à l'offre de logements sociaux, abordables et familiaux. Voir <https://montreal.ca/articles/metropole-mixte-les-grandes-lignes-du-reglement-7816>.

<sup>348</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 12.

<sup>349</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 26.

<sup>350</sup> Bruno Collin, doc. 8.9, p. 3.

<sup>351</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 15.

<sup>352</sup> Voir [https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/espace-presse/actualites/fiche\\_autres\\_actualites.aspx?id=31352](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/espace-presse/actualites/fiche_autres_actualites.aspx?id=31352); cité par Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 29.

sa part, a mis en place un programme de crédit de taxes foncières pour les habitations multifamiliales de 8 unités et plus, dans le but de stimuler les mises en chantier de logements abordables<sup>353</sup>.

D'autres propositions visent un accroissement de l'offre résidentielle sur le territoire sans égard aux enjeux réglementaires. On préconise d'inscrire au PUM des cibles concernant l'accès à la propriété et le nombre de mises en chantier<sup>354</sup>. Cette dernière cible devrait viser la construction de « *tous les types de logements*<sup>355</sup> » (ex. copropriétés, logements locatifs ou subventionnés, hébergements temporaires/ itinérance, accès à la propriété, logements sociaux ou communautaires, etc.), tout en assurant une mixité de tenures au sein des secteurs d'opportunité. À cet égard, un groupe émet des réserves « *quant à la décision de construire 100 % de logements sociaux et abordables sur le site de l'hippodrome*<sup>356</sup>. »

### ◊ **La période de transition avant les règlements de concordance**

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme prévoit que les arrondissements disposeront de 180 jours suivant l'adoption du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 pour adapter leur réglementation en conséquence<sup>357</sup>.

Compte tenu de la « *complexité des méthodologies introduites*<sup>358</sup> » au projet de PUM, telles que les caractérisations paysagères et le calcul des hauteurs et densités, des acteurs de l'immobilier craignent que certains arrondissements ne parviennent pas à adopter leurs règlements de concordance dans le délai imparti. Plus encore, ajoutent-ils, la possibilité offerte par la Charte de la Ville de Montréal et la LAU de prolonger ce délai à deux ans par le biais d'un règlement de remplacement, « *engendrera une incertitude importante pour les projets de développement en cours de planification*<sup>359</sup> ».

Pour cette raison, il est demandé de prévoir au PUM un processus et des étapes claires pour l'adoption des règlements de concordance, ainsi qu'un « *échecancier contraignant pour la mise en œuvre*<sup>360</sup>. »

## **2.3.2 Déployer le logement à but non lucratif – Favoriser ses acteurs**

Des professionnels de l'aménagement, des représentants d'OBNL d'habitation et des organismes communautaires soutiennent que la crise du logement est avant tout une « *pénurie de logements financièrement accessibles pour les ménages à faible et modeste revenu*<sup>361</sup>. »

---

<sup>353</sup> Pour en savoir plus sur ce programme, voir [https://rimouski.ca/storage/app/media/ville/decouvrir/publications-et-plan-daction/plans-daction/plan\\_lutte\\_contre\\_penurie\\_logements.pdf](https://rimouski.ca/storage/app/media/ville/decouvrir/publications-et-plan-daction/plans-daction/plan_lutte_contre_penurie_logements.pdf); cité par Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 29.

<sup>354</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 15.

<sup>355</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>356</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 13.

<sup>357</sup> OCPM, Transcription de la soirée de lancement du 18 juin, doc. 4.11, p. 39.

<sup>358</sup> Fahey et associés inc., doc. 8.47, p. 8.

<sup>359</sup> *Idem.*

<sup>360</sup> Westcliff, doc. 8.40, p. 5-6.

<sup>361</sup> Bâtir son quartier, doc. 8.49, p. 4.

S'appuyant sur de nombreuses données, ils indiquent par exemple que « près de 90 000 logements locatifs abordables au loyer inférieur à 750 \$ [...] ont été perdus à Montréal de 2016 à 2021<sup>362</sup>. » Au même moment, en 2020, plus de 45 % des ménages montréalais avaient un revenu inférieur à 60 000 \$ :

« Et à 60 000 dollars quand on regardait un taux d'effort de 30 %, ça correspond, grosso modo, à une capacité de payer un loyer de 1 500 dollars [par mois], ce qui correspond à peu de choses près, au niveau de loyers qui sont atteints dans des programmes de financement gouvernementaux comme [...] le PHAQ, le Programme d'habitation abordable du Québec. Donc ce qu'on constate, 45 % des ménages ont besoin d'un soutien important de ce type-là pour être capables de se loger<sup>363</sup>. »

La notion d'écogentrification est « peu explicitement abordée dans le PUM<sup>364</sup> », notent certains. Or, plusieurs commentaires font état de changements rapides dans la composition sociale de certains quartiers. Par exemple, le nombre de ménages propriétaires aurait augmenté de 45 % entre 2011 et 2021 dans Pointe-Saint-Charles, alors même que 30 % des jeunes de ce quartier quittent leur parcours scolaire sans diplôme, et que 40 % des personnes âgées vivent avec un faible revenu<sup>365</sup>. Près de 6 000 personnes à faible revenu auraient quitté l'arrondissement de Verdun au cours de la même période. Dans le quartier Wellington-de l'Église, considéré comme le plus défavorisé de cet arrondissement, le nombre de personnes appartenant au décile supérieur de revenu<sup>366</sup> est passé de 785 à 2 705 personnes entre 2016 et 2021<sup>367</sup>. « Là où la construction neuve est la plus intense », commente un groupe, « les risques de mal-logement sont accrus pour les ménages locataires<sup>368</sup>. »

Le taux d'inoccupation des logements est de 1,6 % à Montréal, soit « bien en dessous du taux d'équilibre de 3 %<sup>369</sup> ». Il avoisine 0 % pour les logements familiaux dans certains quartiers. En parallèle, on soutient que les logements sociaux ne répondent pas aux besoins des familles, n'étant « pas assez grands pour les personnes en couple ou avec des enfants<sup>370</sup>. »

Ces phénomènes ne seraient pas uniques aux arrondissements centraux. Des organismes en constatent de similaires dans Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles : « La démographie de l'arrondissement change et

---

<sup>362</sup> Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.1, p. 3.

<sup>363</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 3 octobre 2024 en après-midi, Bâtir son quartier, doc. 4.9.1, p. 121.

<sup>364</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 6.

<sup>365</sup> À titre de comparaison, le nombre de ménages locataires a augmenté de 1,3 % dans Pointe-Saint-Charles entre 2011 et 2021. À Montréal, la part des jeunes quittant leur parcours scolaire sans diplôme est de 18 %, et le nombre de personnes âgées ayant un faible revenu, de 10 %. *Extrait de* Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 4.

<sup>366</sup> Un décile est une division des revenus en 10 groupes égaux. La statistique indique donc une augmentation du nombre de personnes appartenant aux 10 % des plus hauts revenus.

<sup>367</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 4.

<sup>368</sup> Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.1, p. 3.

<sup>369</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>370</sup> Compte-rendu des rencontres avec des personnes avec limitations fonctionnelles - juillet-septembre 2024, doc. 5.7.16, p. 12.

suscite de nouveaux besoins en logement. Nous n'avons qu'à penser au vieillissement de la population, aux nouveaux arrivants et à l'exode des familles qui cherchent à acquérir une propriété encore abordable<sup>371</sup>. »

L'itinérance est « très peu abordée dans le projet de PUM<sup>372</sup> », malgré une augmentation de 49 % du nombre de personnes en situation d'itinérance à Montréal entre 2018 et 2022<sup>373</sup>. De plus, les logements de type *maisons de chambres* sont menacés de fermeture dans les arrondissements qui n'ont pas de règlement les protégeant<sup>374</sup>. Sans action rapide, conclut-on, « les conditions de logement de [certains] ménages vont encore se détériorer, et plusieurs risquent de s'ajouter aux centaines de personnes déjà en situation d'itinérance visible ou cachée<sup>375</sup>. »

### ◇ La financiarisation du logement

Bien qu'ils adhèrent à l'objectif d'intensification urbaine, les intervenants lancent du même souffle que « l'augmentation de l'offre [résidentielle] sans considération aux prix des loyers représente une fausse solution<sup>376</sup> ». En effet, précisent-ils, « le mode de développement imposé par les promoteurs immobiliers dans [...] les quartiers centraux est en grande partie responsable de la crise du logement et du départ des familles en banlieue<sup>377</sup>. » Un extrait d'un rapport commandé par le Bureau du défenseur fédéral du logement est mis de l'avant pour étayer ces propos :

« Le Canada vit une crise perpétuelle du logement abordable, avec des locataires accablés par les coûts, de nouveaux acheteurs endettés et une inégalité croissante fondée sur la propriété des biens. Ces questions sont liées à la financiarisation du logement, dans laquelle les prêts hypothécaires, les maisons, les appartements et les logements sont traités comme des actifs destinés à l'investissement financier<sup>378</sup>. »

Les mêmes participants récusent le concept de « percolation » défendu par certains professionnels et organisations, selon lequel les occupants des logements neufs libèrent des logements usagés, rendus disponibles aux ménages ayant un revenu inférieur. D'après eux, les logements libérés tendent plutôt à subir des hausses importantes de loyer ou à être convertis en copropriétés<sup>379</sup>.

### ◇ Les cibles de logement hors marché

Quelques organismes à but non lucratif disent apprécier l'intention de porter à 20 % la part du logement hors marché à Montréal, dont 75 % de logement social. Un groupe déclare que, si ces cibles peuvent

<sup>371</sup> CDC de la Pointe – région Est de Montréal et CDC de Rivière-des-Prairies, doc. 9.64, p. 3.

<sup>372</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 9.

<sup>373</sup> Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.1, p. 2.

<sup>374</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur communautaire – août 2024, doc. 5.7.21, p. 5.

<sup>375</sup> Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.1, p. 2.

<sup>376</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>377</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 7.

<sup>378</sup> Cité par Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 8.

<sup>379</sup> Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.1, p. 3.

paraître ambitieuses, « *des cibles moindres seraient tout simplement insuffisantes, compte tenu du déficit actuel de logements correspondant à la capacité financière des ménages des deux, voire trois, premiers quintiles*<sup>380</sup> ».

Un collectif d'organismes communautaires invite de son côté à rehausser à 40 % la cible de logement hors marché, tout en conservant une part de 75 % de logements sociaux<sup>381</sup>.

Cela étant dit, trois enjeux susceptibles de compromettre l'atteinte de ces cibles ont été soulignés. Ce sont l'application de la cible de logement hors marché à l'ensemble du territoire, l'insuffisance d'actions concrètes pour répondre aux besoins en habitation, et la difficulté de réunir le financement nécessaire.

### ◇ **Appliquer les cibles en arrondissement**

On estime premièrement qu'une cible de 20 % appliquée à l'ensemble du territoire pose le risque de concentrer le logement hors marché « *dans certaines zones géographiques, que la Ville de Montréal pourrait considérer comme plus propices que d'autres*<sup>382</sup>. » L'abordabilité résidentielle pourrait ainsi croître sensiblement, ou très peu, selon les arrondissements.

Différentes solutions sont évoquées. L'une consiste à moduler cette cible par arrondissement en fonction de leur offre actuelle de logement hors marché, en fournissant un effort particulier « *dans les quartiers centraux, où l'abordabilité des logements représente un enjeu encore plus criant*<sup>383</sup>. » Une autre solution serait de traiter la cible de 20 % comme un seuil minimal pour chaque arrondissement<sup>384</sup>, tout en visant plus haut « *pour les arrondissements qui ont déjà les proportions les plus élevées afin qu'ils continuent de contribuer à l'objectif global*<sup>385</sup>. » Dans tous les cas, des mécanismes de rattrapage devraient être mis en place dans les arrondissements accusant le plus grand déficit de logements sociaux et hors marché.

### ◇ **Renforcer les outils, préciser les actions**

Aux dires de plusieurs intervenants, le projet de PUM manque d'actions concrètes pour répondre aux besoins en habitation, au-delà de la stratégie d'intensification et du zonage incitatif<sup>386</sup>.

---

<sup>380</sup> Bâtir son quartier, doc. 8.49, p. 4.

<sup>381</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 9.

<sup>382</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 11.

<sup>383</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 9.

<sup>384</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 9; Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 7; CDC de Côte-des-Neiges, doc. 9.124, p. 3.

<sup>385</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 9.

<sup>386</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, doc. 8.3, p. 9 et 10; Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 10; Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 7.

Certains pensent néanmoins qu'une « *municipalité comme Montréal dispose d'une partie des outils nécessaires pour pallier la crise du logement sur son territoire*<sup>387</sup>. » Il conviendrait d'utiliser ces outils au meilleur de leur potentiel, et d'établir en amont les moyens de mise en œuvre<sup>388</sup>.

En premier lieu, une « *stratégie d'acquisition foncière agressive*<sup>389</sup> » doit être mise sur pied « *afin d'augmenter significativement les disponibilités foncières*<sup>390</sup> » pour le logement hors marché. Bien que la Ville de Montréal ait réservé des budgets pour l'achat de terrains au cours des dernières années, ses méthodes d'acquisition, soit l'achat de gré à gré et le droit de préemption, l'ont souvent exposée à des montants trop élevés<sup>391</sup>. On l'invite par conséquent à se prévaloir du pouvoir d'exproprier pour réaliser des logements sociaux inscrit à la Loi sur l'expropriation<sup>392</sup>.

La stratégie municipale d'acquisition de terrains devrait faire en sorte de limiter la spéculation foncière. On demande donc à la Ville de prioriser l'achat dans les zones à risque sur ce plan, notamment les secteurs d'opportunité à planifier, les zones d'intensification intermédiaire et élevée où des infrastructures de transports existent ou sont projetées et les secteurs en cours d'embourgeoisement<sup>393</sup>.

Afin de « *garder les terrains [...] dans les mains des communautés*<sup>394</sup> », il est aussi proposé de développer et soutenir l'implantation de fiducies d'utilité sociale<sup>395</sup> et d'inscrire au PUM des objectifs, cibles et moyens plus clairs pour protéger les terrains municipaux, paramunicipaux, provinciaux, fédéraux ou scolaires. À cet égard, un organisme s'inquiète que la Société de transport de Montréal (STM) souhaite exploiter ses terrains pour diversifier ses sources de revenus, « *parce que le provincial la défiance. Or, les terrains de la STM nous appartiennent collectivement et sont stratégiquement situés*<sup>396</sup>. »

Au cours des premières années de mise en œuvre du PUM, on propose de miser sur la construction des logements hors marché à loyer intermédiaire pour limiter la dépendance vis-à-vis des contributions de l'État. Les mensualités de ces logements augmenteront moins vite que l'inflation grâce au contrôle des loyers, générant de fait une abordabilité à long terme<sup>397</sup>.

---

<sup>387</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 10.

<sup>388</sup> CDC de Côte-des-Neiges, doc. 9.124, p. 3.

<sup>389</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 11.

<sup>390</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 7.

<sup>391</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024, Vivre en ville, doc. 4.3.1, p. 80; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 11.

<sup>392</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024, Vivre en ville, doc. 4.3.1, p. 80.

<sup>393</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 4; Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 6; CDC de Côte-des-Neiges, doc. 9.124, p. 4.

<sup>394</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 9.

<sup>395</sup> Une fiducie d'utilité sociale est l'affectation d'un patrimoine à une vocation d'intérêt général plutôt qu'au bénéfice d'une personne physique ou morale. Voir notamment <https://tiess.ca/fiducie-dutilite-sociale-transfert-et-valorisation/>.

<sup>396</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 9.

<sup>397</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux du secteur du logement abordable - août 2024, doc. 5.7.24, p. 7; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 7.

La qualité environnementale des bâtiments pourrait contribuer à diminuer leurs coûts de construction et de fonctionnement, en plus d'encourager la transition climatique. L'économie circulaire, par exemple, permet d'économiser sur le prix des matières premières. Appliquée à la gestion de l'énergie (ex. réseau de chaleur, géothermie), elle contribue à réduire les dépenses des locataires. Dans cette optique, on invite à bâtir des ensembles urbains de logements hors marché autosuffisants<sup>398</sup>.

### ◊ **Le zonage incitatif**

En vertu du projet de PUM, les arrondissements auraient la possibilité d'adopter un règlement de zonage incitatif, visant l'intégration d'unités de logement abordable et social dans les projets résidentiels<sup>399</sup>. Ce règlement leur permettrait d'accorder une capacité de développement (ex. hauteur, densité) dépassant les normes maximales prescrites dans leur réglementation, à condition que le promoteur s'engage à augmenter la part de logements hors marché dans un projet.

Des participants y voient un bon outil, mais croient qu'il est « *possible d'aller beaucoup plus loin*<sup>400</sup> » pour développer le logement hors marché plus rapidement. Ils proposent de simplifier les critères d'éligibilité au zonage incitatif en soutenant la construction d'une plus grande variété de types de logement hors marché<sup>401</sup>, y compris des logements familiaux. Ils invitent à rendre cet outil plus attractif en créant « *une marge considérable*<sup>402</sup> » entre les normes de bases et les normes de remplacement<sup>403</sup>.

Le zonage différencié a été ajouté à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en 2024. Ce règlement permet d'octroyer une capacité de développement supérieure à un projet de logements social ou abordable sur un terrain donné, comparativement à un projet d'habitation à but lucratif<sup>404</sup>. Plusieurs participants recommandent d'ajouter ce type de zonage au PUM et de circonscrire son usage aux développeurs à but non lucratif<sup>405</sup>. Afin de générer plus d'impact, ils suggèrent également d'établir des critères pour le logement hors marché dans les règlements sur les PPCMOI, en prenant soin d'arrimer ceux-ci avec les règlements de zonage incitatif et différencié.

---

<sup>398</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux du secteur du logement abordable - août 2024, doc. 5.7.24, p. 7.

<sup>399</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 20.

<sup>400</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 10.

<sup>401</sup> Le document complémentaire du projet de PUM prévoit que seuls des logements de types abordable et social peuvent faire l'objet d'une contrepartie en vertu du règlement relatif au zonage incitatif. Voir Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 20.

<sup>402</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 10.

<sup>403</sup> Les normes de base seraient inscrites à la réglementation d'un arrondissement ayant adopté un règlement de zonage incitatif. Les normes de remplacement viendraient s'y substituer pour encadrer l'attribution d'une capacité de développement additionnelle.

<sup>404</sup> Voir notamment : Union des municipalités du Québec, Zonage différencié et zonage incitatif : Les distinguer et les utiliser en habitation, <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2024/06/aide-memoire-zonagedifferenciincitatif.pdf>.

<sup>405</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 11; Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 10; Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 7; CDC de Côte-des-Neiges, doc. 9.124, p. 4.

Plusieurs participants se sont montrés déçus que le projet de PUM n'impose pas l'adoption du règlement de zonage incitatif aux arrondissements. Ils demandent d'en inscrire l'obligation au document complémentaire du PUM, en l'appliquant aussi au zonage différencié<sup>406</sup>.

Enfin, des professionnels de l'aménagement estiment que seul un taux d'inoccupation suffisamment élevé permettra de mettre fin à la spéculation en matière d'habitation. Le taux d'inoccupation devrait faire l'objet d'une cible, qu'ils proposent de fixer à 7 %<sup>407</sup>.

### ◇ **Développer autrement le logement hors marché**

Enjeu majeur selon plusieurs participants, le « *chantier colossal de construction de logements sociaux*<sup>408</sup> » envisagé dans le projet de PUM repose « *principalement sur un modèle de financement public très dépendant aux conditions de financement du gouvernement du Québec*<sup>409</sup>. » Or, comme le souligne un groupe :

« *Le gouvernement du Québec n'a pas, jusqu'à présent, fait apparaître un quelconque intérêt à vouloir augmenter de façon significative les budgets pour le développement du logement social. Le [projet de] PUM ne prévoit pas d'autres sources de financement*<sup>410</sup>. »

Ce contexte financier fait aussi craindre à certains participants « *que la Ville fasse des concessions aux firmes de promotion [immobilière] en matière de hauteur pour regarnir ses coffres*<sup>411</sup>. »

Les participants jugent donc essentiel de repenser l'approche municipale en matière de logement hors marché<sup>412</sup>, et de mettre en place des stratégies alternatives de développement permettant de l'« *affranchir autant que possible [...] de l'évolution du financement gouvernemental*<sup>413</sup>. »

Avant toute chose, des développeurs immobiliers à but non lucratif demandent de remplacer l'expression *logement hors marché* par *logement à but non lucratif*, pour deux raisons. D'abord, les organismes qu'ils représentent subissent les conditions du marché (ex. contraintes réglementaires et coûts de réalisation) au même titre que les développeurs à but lucratif. Bien que les logements qu'ils produisent ne visent pas à réaliser des profits, ils exercent néanmoins une pression à la baisse sur les logements privés en leur faisant concurrence sur le même marché. Ensuite, l'appellation *hors marché* pourrait compliquer la mise en place de règles fiscales avantageuses pour ces logements, car s'il existe des normes pour ce qui est « à but non

<sup>406</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, doc. 8.3, p. 12.

<sup>407</sup> Vivre en ville, Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024 en soirée, Vivre en ville, doc. 8.14.3, p. 70.

<sup>408</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 10.

<sup>409</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 4.

<sup>410</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 10.

<sup>411</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur communautaire – août 2024, doc. 5.7.21, p. 6.

<sup>412</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 6 et 7.

<sup>413</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 11.

lucratif », cela n'est pas le cas pour l'habitation « hors marché »<sup>414</sup>. Suivant cette logique, on invite à considérer comme développeur à but non lucratif, « *toute entreprise d'économie sociale ou organisation parapublique ayant comme dénominateur commun de construire, d'acheter et/ou d'opérer des logements*<sup>415</sup>. »

D'après ces mêmes participants, le PUM représente pour la Ville l'occasion idéale d'évoluer d'une posture prescriptive, basée principalement sur des outils urbanistiques, vers un rôle de levier économique, en adoptant son propre modèle d'intelligence de marché<sup>416</sup>. En déployant des outils réglementaires, fiscaux et opérationnels (ex. appui à l'innovation) de façon transversale, la Ville pourrait « *alléger les conditions de réalisation de logements hors marché et maximiser leurs impacts économiques, territoriaux et sociaux*<sup>417</sup>. »

Plusieurs solutions spécifiques sont proposées pour y parvenir. À l'instar des travaux réalisés par le Chantier Montréal Abordable (CMA)<sup>418</sup>, on demande de préciser au PUM que la cible de 20 % regroupe un large éventail de logements à but non lucratif<sup>419</sup>.

Miser sur la diversité, affirme-t-on, permettrait notamment de prendre en compte les modèles qui « *proposent des loyers plus proches de la valeur marchande lors de leur livraison, et dont l'abordabilité s'accroît progressivement*<sup>420</sup>. »

Cela susciterait en outre une meilleure collaboration entre le milieu privé à but lucratif et les acteurs à but non lucratif, dans la mesure où la Ville agit comme « *un facilitateur*<sup>421</sup> ». Les acteurs communautaires, publics et privés du logement, possèdent des expertises complémentaires<sup>422</sup>. En offrant des incitatifs réglementaires flexibles et prévisibles aux projets réalisés en partenariat, tels qu'un bonus de densité ou un processus d'approbation accéléré, il serait possible d'augmenter la cadence de réalisation pour des logements appartenant à tous les quintiles de revenus.

Cela étant dit, on demande de favoriser plus clairement le logement à but non lucratif de façon générale<sup>423</sup>, et d'« *alléger le fardeau pour ces organismes au budget très limité, qui sont souvent confrontés à des projets*

---

<sup>414</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux du secteur du logement abordable - août 2024, doc. 5.7.24, p. 5.

<sup>415</sup> Le participant inclut dans cette définition les OBNL d'habitation, les offices ou sociétés municipales, les coopératives d'habitation et toute autre entreprise à but non lucratif œuvrant dans ce secteur. *Tiré de* Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, doc. 8.3, p. 3.

<sup>416</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 2 octobre 2024 en après-midi, Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 4.8.1, p. 90; Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 5.

<sup>417</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 5.

<sup>418</sup> Le Chantier Montréal abordable (CMA) est une démarche concertée du milieu de l'habitation montréalais, menée à l'initiative de la Ville de Montréal et lancée à l'été 2022. Il a déposé son rapport final en mai 2024. *Voir* Chantier Montréal abordable – 2024, doc. 6.4.5.

<sup>419</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 5.

<sup>420</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, doc. 8.3, p. 4.

<sup>421</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 2 octobre 2024 en après-midi, Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 4.8.1, p. 96.

<sup>422</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 5.

<sup>423</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 11; CDC de Côte-des-Neiges, doc. 9.124, p. 4.

*particulièrement complexes*<sup>424</sup> ». Prioriser l'étude des permis pour ce type de projets afin d'en accélérer les délais de réalisation et exempter les OBNL des frais liés à l'obtention de permis et de certificats seraient des avenues à privilégier.

Un participant observe cependant que, à moins d'un changement organisationnel important entre la Ville et les développeurs à but non lucratif, les pratiques administratives actuelles pourraient rendre « *impossible d'augmenter le rythme de livraison des unités*<sup>425</sup>. » Il explique :

« *L'UTILE, qui ne gère pour l'instant que deux immeubles sous ententes avec la Ville, a dû faire amender à plusieurs reprises déjà ses deux conventions nécessitant autant de passages en conseil municipal. À terme, la mise en place et le suivi de ces conventions pour 20 % du parc résidentiel montréalais pourraient devenir ingérables ou du moins, requérir des ressources importantes et sans cesse croissantes*<sup>426</sup>. »

Pareil enjeu serait contraignant tant pour la Ville que pour les développeurs. On propose de le résoudre en créant une reconnaissance « développeur à but non lucratif », inspirée des programmes *grands constructeurs, grands emprunteurs* ou *développeurs qualifiés* mis en place par la SCHL et la SHQ<sup>427</sup>. Les organisations bénéficiant de ce statut n'auraient plus à justifier l'admissibilité de chaque projet à de multiples critères. Elles pourraient profiter de pratiques de financement plus souples comme les ententes portefeuille<sup>428</sup>, les prêts garantis à faibles intérêts et le réinvestissement des actifs des OBNL dans le développement de nouveaux logements<sup>429</sup>. En vertu des pouvoirs conférés par le gouvernement du Québec en 2023, on suggère d'appliquer des allègements fiscaux ou des congés de taxes durant les premières années d'exercice d'un développeur à but non lucratif, soit « *la période la plus difficile à financer*<sup>430</sup>. »

Une intention exprimée au projet de PUM consiste à « *renforcer le rôle de la SHDM*<sup>431</sup> *dans sa mission et ses outils, afin de soutenir l'abordabilité de l'habitation*<sup>432</sup>. » En phase avec cette mesure, des participants proposent d'inclure l'OMHM<sup>433</sup> et la SHDM comme acteurs clés dans l'atteinte des objectifs du PUM, et d'« *harmoniser leurs objectifs stratégiques dans une logique sectorielle de grands propriétaires-développeurs*<sup>434</sup>. »

---

<sup>424</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 16.

<sup>425</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, doc. 8.3, p. 6.

<sup>426</sup> *Idem*.

<sup>427</sup> SCHL : Société canadienne d'hypothèque et de logement; SHQ : Société d'habitation du Québec.

<sup>428</sup> Entente portefeuille : Au lieu d'accorder une subvention à chaque projet individuellement, la Ville octroie un financement global à un développeur pour un ensemble de projets répondant à des critères généraux.

<sup>429</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, doc. 8.3, p. 7; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 16.

<sup>430</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 9.

<sup>431</sup> SHDM : Société d'habitation et de développement de Montréal.

<sup>432</sup> Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 31.

<sup>433</sup> OMHM : Office municipal d'habitation de Montréal.

<sup>434</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 5.

Un collectif d'acteurs de l'économie sociale a présenté en détail le modèle de développement de l'habitation à but non lucratif ayant cours à Vienne, en Autriche. Contrairement au Québec, où l'on observe une « *fragmentation évidente et démesurée*<sup>435</sup> » entre développeurs à but non lucratif, les avantages concurrentiels accordés à leurs équivalents viennois sur les plans réglementaire et fiscal favorisent la concentration des organisations en augmentant leur volume de production. La croissance induite leur procure graduellement plus d'autonomie financière :

*« Leur présence sur les marchés financiers augmente la stabilité et la résilience des entreprises, car elles sont reconnues comme moins risquées. Ainsi, elles ont une force de négociation et empruntent l'argent moins cher [...]. Grâce au volume de production, le logement social coûte autant ou moins cher à construire que le logement privé [...]. Leur grande taille permet une stabilité de production de logements et assure du travail en continu à l'industrie de la construction et aux marchés financiers, parce que leur rythme est moins cyclique que le secteur privé<sup>436</sup>. »*

Ce niveau de concentration, ainsi que les économies d'échelle réalisées, permettent aux développeurs à but non lucratif autrichiens d'intégrer à leur parc de logements, des projets communautaires de type *cohabitat*, et des unités adaptées pour les personnes qui ont des besoins particuliers<sup>437</sup>.

### ◇ Répondre à des besoins ciblés

Sur la question des besoins spécifiques, des participants ont souligné le risque que la construction rapide d'un grand nombre de logements, comme prévu au projet de PUM, « *ne réponde pas adéquatement aux besoins de la population si la planification n'est pas accompagnée de lignes directrices claires*<sup>438</sup>. »

Par exemple, des cibles de densité exprimées en logements par hectare, et la priorité accordée au nombre de logements hors marché plutôt qu'à leur taille, pourraient amener à négliger les logements familiaux. Cet écueil pourrait néanmoins être évité en créant un système d'équivalence pour les grands logements, inspiré des équivalents-logements appliqués aux usages non résidentiels. De la sorte, tout logement de 3 chambres ou plus pourrait être compté comme 1,5 logement<sup>439</sup>.

Parce que le développement d'habitations à but non lucratif « *permet de contrer les effets de l'éco-gentrification causée par l'implantation des nouvelles infrastructures de transport collectif et des espaces verts prévus dans le PUM*<sup>440</sup> », des participants demandent que les cibles à cet égard soient « *beaucoup plus précises et inclusives qu'elles ne le sont actuellement*<sup>441</sup>. » Le PUM devrait ainsi intégrer des cibles de

<sup>435</sup> Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec, doc. 8.42, p. 6.

<sup>436</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>437</sup> Pour plus d'information sur le modèle autrichien, voir ACHAT, Mission québécoise à Vienne – Fiche d'apprentissages et propositions, doc. 6.5.1.

<sup>438</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 8.

<sup>439</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 11.

<sup>440</sup> Conseil des Montréalaises et de la Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 9.

<sup>441</sup> *Idem.*

logements pour familles et personnes à la croisée des oppressions, telles que les femmes, les Autochtones, les personnes en situation de handicap et les personnes en situation d'itinérance. Identifier les clientèles dès le départ permettrait de planifier la présence de services sociaux sur place, notamment dans le cas de résidences pour personnes âgées ou de maisons de transition, mais également de services de proximité au sein des milieux de vie<sup>442</sup>. On propose également l'idée d'un continuum d'habitation pour les personnes âgées, « *au-delà des seules résidences pour personnes âgées (RPA)*<sup>443</sup>. »

Des participants ont dit regretter que le projet de PUM n'aborde pas spécifiquement la question du logement étudiant. Montréal, en effet, accueille près de 190 000 étudiants, dont 40 000 étudiants internationaux en provenance de 150 pays<sup>444</sup>. Au sujet de la crise de l'abordabilité résidentielle, une université déclare qu'elle « *n'arrive plus à fournir à la demande des étudiantes et des étudiants en matière de logement*<sup>445</sup> », et que cet enjeu est « *susceptible d'affecter l'attractivité de Montréal comme pôle universitaire*<sup>446</sup>. »

Un groupe croit possible d'enrayer ce problème en intégrant les campus à la planification territoriale. Il cite trois cas pour illustrer son propos :

- Le campus MIL de l'Université de Montréal (UdeM) se trouve dans un secteur d'opportunité. Bien que la population étudiante pourrait y doubler au cours des prochaines années, ce secteur ne comporte aucune cible en matière de logement étudiant;
- Le campus de la montagne de l'UdeM est accessible en métro, mais l'entièreté du secteur est marquée d'une intensification douce;
- L'UQAM fait partie d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), mais seuls les îlots adjacents à la station de métro Berri-UQAM sont d'un niveau d'intensification élevé.

Ce groupe propose donc de créer des secteurs d'opportunité dans les quartiers jouxtant les campus montréalais, d'y augmenter les niveaux d'intensification, et de déterminer des cibles de logements pour la population étudiante<sup>447</sup>. En réponse au même enjeu, des gens d'affaires demandent d'intégrer au PUM « *une proposition d'aménagement qui crée une cité universitaire dans la Ville*<sup>448</sup>. »

Le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 devrait aussi comprendre des intentions claires face à la montée de l'itinérance, selon des participants. Ils proposent d'inscrire au PUM des mesures visant l'implantation de ressources communautaires en itinérance dans les quartiers, et d'intégrer des cibles pour l'ajout

---

<sup>442</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 11.

<sup>443</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 8

<sup>444</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 5.

<sup>445</sup> Université du Québec à Montréal, doc. 8.16, p. 8.

<sup>446</sup> *Idem*.

<sup>447</sup> Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant, doc. 8.3, p. 16.

<sup>448</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 5.

d'équipements dans les parcs et espaces publics « favorisant l'inclusion et la dignité des personnes itinérantes : fontaines d'eau et accès à l'eau potable été comme hiver, toilettes et autres installations d'hygiène, haltes chaleur/fraîcheur, design de bancs publics qui ne soit pas anti-itinérants, etc.<sup>449</sup> ». Ces mesures devraient toutefois être décidées en concertation avec les acteurs du milieu de l'itinérance.

En phase avec l'intention de la Ville de favoriser « une diversité de typologies de logements et de nouvelles formes d'habiter<sup>450</sup> », des intervenants ont demandé d'« innover sur les formules de propriétés collectives<sup>451</sup>. » Le questionnaire Milieux de vie a permis de valider l'intérêt d'un grand nombre de personnes pour des formules d'habitat collectif. En effet, à la question « Si cela vous permettait de payer un loyer ou un coût d'acquisition abordable, quel serait votre intérêt à habiter les types de logements suivants ?<sup>452</sup> » :

- 63 % des répondants ont déclaré être intéressés ou très intéressés par le logement intergénérationnel<sup>453</sup>;
- 60 % des répondants se sont dits intéressés ou très intéressés à devenir propriétaires par le biais de la capitalisation partagée<sup>454</sup>;
- 64 % des répondants ont affirmé être intéressés ou très intéressés à participer à un groupe de construction<sup>455</sup>.

Des participants jugent important de « coconstruire avec la communauté<sup>456</sup> » les projets de logement hors marché. Évoquant les bureaux de projet partagés mis en place dans les secteurs Louvain-Est et Lachine-Est, un groupe suggère de systématiser la tenue des processus collaboratifs impliquant la population, en appliquant la Charte montréalaise des écoquartiers à tout type de développement résidentiel<sup>457</sup>.

## 2.4 Espaces à vocation économique et commerciale

L'orientation 4 du PUM vise à dynamiser les espaces à vocation économique et commerciale par une organisation stratégique et écoresponsable du territoire<sup>458</sup>. Cette orientation regroupe les enjeux liés aux espaces économiques, commerciaux et de bureau.

---

<sup>449</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 11.

<sup>450</sup> Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La Stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 67.

<sup>451</sup> Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 8.

<sup>452</sup> OCPM, Synthèse des résultats du questionnaire Milieux de vie, doc. 5.9.

<sup>453</sup> Le questionnaire présentait le logement intergénérationnel comme « un ensemble de logements conçu pour accueillir différentes générations : étudiants, familles, personnes âgées ».

<sup>454</sup> Le questionnaire décrivait ainsi la capitalisation partagée : « Un ménage est admissible à un prêt hypothécaire, mais ne dispose pas d'une mise de fonds suffisante. La mise de fonds est versée par l'organisme responsable (OBNL). Au moment de la revente, la plus-value est partagée entre cet organisme et le ménage propriétaire ».

<sup>455</sup> Le questionnaire présentait ainsi la participation à un groupe de construction : « Les futurs résidents se regroupent et collaborent avec des architectes et des firmes de construction afin de créer un espace de vie à leur image ».

<sup>456</sup> CDC de la Pointe – région Est de Montréal et CDC de Rivière-des-Prairies, doc. 9.64, p. 3.

<sup>457</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, Résumé, p. 10.

<sup>458</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 73.

Ce choix a suscité certaines critiques. En effet, quelques organisations<sup>459</sup> estiment que cette approche pourrait diluer les objectifs propres à chacun de ces secteurs. Les espaces industriels et commerciaux, avancent-elles, font face à des défis distincts : pour les premiers, il s'agit d'améliorer la qualité du cadre bâti, les déplacements quotidiens et la rétention d'entreprises et de main-d'œuvre, tandis que pour les seconds, l'enjeu majeur est la revitalisation en vue de créer des quartiers complets. Par ailleurs, certains organismes<sup>460</sup> déplorent également que le projet de PUM mette davantage l'accent sur le développement commercial, reléguant le développement économique, notamment industriel, au second plan.

Pour remédier au problème, un groupe<sup>461</sup> recommande de scinder cette orientation en deux : une pour les espaces économiques (incluant les bureaux) et une autre pour les espaces commerciaux.

Cela étant dit, en respectant la structure actuelle du projet de PUM, cette section présente, dans l'ordre, les enjeux et propositions relatifs aux espaces économiques, commerciaux (incluant les espaces à vocation communautaire) et de bureaux.

## 2.4.1 Espaces à vocation économique

De manière générale, les initiatives concernant les espaces à vocation économique sont plutôt bien reçues. En revanche, si elles sont jugées intéressantes, plusieurs organismes du secteur économique<sup>462</sup> les trouvent insuffisantes. Montréal, insistent-ils, possède des infrastructures économiques de portée nationale et internationale. Selon eux, le dynamisme économique de Montréal comme métropole économique du Québec transparait trop peu dans le projet de PUM. Ce dernier, poursuivent-ils, ne présente pas de vision économique étoffée pour Montréal.

Commentant les lacunes des objectifs économiques, un groupe du secteur confie craindre que « *Montréal devienne une ville dortoir*<sup>463</sup> ». « *Il s'agit d'une belle vision pour résider à Montréal* » résume un autre, « *mais d'une mauvaise vision pour travailler à Montréal*<sup>464</sup> ».

Ces critiques se reflètent dans les commentaires et propositions recueillis concernant trois aspects des espaces à vocation économique :

- les activités industrielles, portuaires et aéroportuaires;
- les secteurs économiques prioritaires;
- les pratiques d'économie verte.

---

<sup>459</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur du développement économique — août 2024, doc. 5.7.22, p. 5-6; Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 7.

<sup>460</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur du développement économique — août 2024, doc. 5.7.22, p. 5-6.

<sup>461</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 7.

<sup>462</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.38, p. 5; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 9.

<sup>463</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 1<sup>er</sup> octobre 2024, MTL Grand Sud-Ouest, doc. 4.7.1, p. 154.

<sup>464</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur du développement économique – août 2024, doc. 5.7.22, p. 5-6.

## ◊ **Activités industrielles, portuaires et aéroportuaires**

Lors de la consultation, les activités industrielles, portuaires et aéroportuaires ont été perçues de manière contrastée : pour certains, elles représentent des moteurs de développement économique et des vecteurs de liens internationaux; pour d'autres, elles sont associées à la pollution atmosphérique et sonore. Ainsi, selon la perspective adoptée, ces activités sont vues soit comme des sources d'emplois, soit comme des sources de nuisances. Par conséquent, les enjeux soulevés par les participants varient considérablement en fonction de leur perception de ces activités.

### — Sources d'emplois

Le projet de PUM affirme l'importance stratégique du développement économique pour Montréal. Il constate que la ville fait face à une pénurie d'espaces industriels et qu'il y a la nécessité de fournir une desserte adéquate en transports collectif et actif aux pôles d'emplois présents et futurs<sup>465</sup>. Comme solution, il propose qu'en 2050 la superficie de plancher industriel atteigne 201,8 millions de pieds carrés (une augmentation de 20,5 % par rapport à 2023) et que 48 % des superficies des pôles d'emplois soient accessibles par le réseau de transport structurant et par le réseau cyclable supérieur<sup>466</sup>.

Ces deux cibles sont généralement bien accueillies par les milieux économiques. Cela dit, plusieurs organismes<sup>467</sup> se sont étonnés que le projet de PUM propose si peu de cibles en matière d'économie. Ils relèvent trois principaux angles morts par rapport aux cibles proposées :

- le nombre d'emplois;
- l'intensification des pôles d'emploi;
- l'éparpillement des pôles d'emploi.

Pour ce qui est du nombre d'emplois, un mémoire<sup>468</sup> recommande tout simplement d'ajouter un indicateur fixant des cibles en la matière. L'idée étant de viser une augmentation substantielle du nombre d'emplois dans les espaces à vocation économique d'ici 2050.

Ensuite, bien que la densification du cadre bâti soit inscrite à l'objectif 4.1 du projet de PUM<sup>469</sup>, un arrondissement<sup>470</sup> remarque que cet objectif n'est associé à aucune mesure ni cible. C'est pourquoi il propose d'établir des cibles d'intensification des pôles d'emplois afin de compléter les cibles de superficie de plancher industriel. À l'instar de l'intensification dans un contexte résidentiel, l'intensification des espaces à vocation économique, invoque cette organisation, pourrait générer de nombreux bénéfices, par exemple

<sup>465</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 73-74.

<sup>466</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 – Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. 5.

<sup>467</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 5; Institut de développement urbain, doc. 8.62, p. 9 et 13; Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 7.

<sup>468</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 6-7.

<sup>469</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 77.

<sup>470</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 6-7.

une meilleure utilisation du sol, une attractivité et une rétention des entreprises et de la main-d'œuvre, ou encore une meilleure desserte en transports actif et collectif.

Finalement, un groupe<sup>471</sup> déplore que le projet de PUM n'aborde pas la question de l'éparpillement des pôles d'emploi. À cette fin, ils recommandent d'encadrer la localisation des pôles d'emploi de manière plus serrée. Le mot d'ordre serait de « *prioriser les pôles d'emploi les plus accessibles et limiter leur nombre*<sup>472</sup> ». Afin de maximiser l'accessibilité et limiter les nuisances, ce groupe suggère de localiser les activités à faible intensité d'emploi (petites et moyennes entreprises) près des secteurs d'intensification urbaine élevée et de concentrer les activités à forte intensité d'emploi (bureaux et grandes entreprises) dans des secteurs desservis par des infrastructures de transport collectif structurant.

### — Sources de nuisances

L'objectif 4.2 du projet de PUM<sup>473</sup> prévoit d'assurer la cohabitation entre les secteurs à caractère industriel et les milieux adjacents. Cependant, les personnes participantes<sup>474</sup> remarquent qu'il offre peu de détails concernant les mesures précises qui seront adoptées pour atténuer les nuisances — principalement, la pollution atmosphérique et la pollution sonore — associées aux secteurs à caractère industriel.

S'il est vrai que certains groupes<sup>475</sup> se disent satisfaits du traitement de la cohabitation dans le projet de PUM, beaucoup de personnes participantes<sup>476</sup> ont exprimé d'importantes inquiétudes relativement aux impacts négatifs des activités industrielles sur leur santé et leur qualité de vie en l'absence de mesures plus concrètes pour les encadrer. Plusieurs d'entre elles ont confié avoir l'impression que la Ville et les gouvernements provincial et fédéral tendent à subordonner le bien-être de la population aux impératifs de l'économie, particulièrement ceux liés aux activités industrielles, portuaires et aéroportuaires<sup>477</sup>. À leurs yeux, la Ville doit miser sur un développement économique compatible avec la qualité de vie de la population. Cela implique, disent-elles, que le PUM encadre davantage les activités à caractère industriel et les nuisances qu'elles occasionnent.

Par exemple, un groupe<sup>478</sup> propose de responsabiliser les projets industriels en les obligeant à internaliser en amont l'ensemble des coûts environnementaux et de santé qu'ils occasionnent durant tout leur cycle de

---

<sup>471</sup> Vivre en ville, doc. 8.14, p. 5.

<sup>472</sup> *Idem.*

<sup>473</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 86.

<sup>474</sup> Mobilisation 6600 Parc Nature MHM, doc. 8.4, p. 2; Elisabeth Greene, doc. 8.20, p. 3; Josée Desmeules, doc. 8.57, p. 4.

<sup>475</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 9.

<sup>476</sup> Mobilisation 6600 Parc Nature MHM, doc. 8.4, p. 3; Elisabeth Greene, doc. 8.20, p. 3; Coopérative d'habitation le P'tit Train de Viauville, doc. 9.24, p. 1; Estelle Grandbois-Bernard, doc. 9.83, p. 2.

<sup>477</sup> Elisabeth Greene, doc. 8.20, p. 7; Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 16; Coopérative d'habitation le P'tit Train de Viauville, doc. 9.24, p. 2; Estelle Grandbois-Bernard, 9.83, p. 4-5; Les Pollués de Montréal-Trudeau, doc. 9.140, p. 2-3.

<sup>478</sup> Mobilisation 6600, doc. 8.20, p. 6.

vie. Autre exemple, des personnes vivant à proximité du Port de Montréal<sup>479</sup> ou de l'aéroport international Montréal-Trudeau<sup>480</sup> souhaitent que la Ville fasse des représentations auprès des autres paliers de gouvernement afin qu'ils limitent l'expansion du port — qui se fait notamment via le site Ray-Mont Logistique — et de l'aéroport.

Du reste, plusieurs considèrent que la cohabitation entre, d'une part, les activités portuaires et aéroportuaires et, d'autre part, les milieux de vie constitue un point faible du projet de PUM et de la réglementation municipale. Pour cette raison une personne<sup>481</sup> suggère qu'une réflexion collective soit menée sur la question.

### ◇ **Secteurs économiques prioritaires**

Afin de mener à bien ses objectifs économiques, le projet de PUM désigne cinq secteurs économiques prioritaires, à savoir, quatre zones d'innovation métropolitaine (ZIM) ainsi que le centre-ville. Véritables fers de lance de la transition écologique de l'économie montréalaise, les ZIM sont des territoires sur lesquels la Ville compte concentrer ses interventions afin de stimuler l'investissement, attirer et retenir des entreprises innovantes, moderniser le cadre bâti à vocation économique et créer un cadre de vie attrayant, aisément accessible grâce à des modes de transport durable<sup>482</sup>.

Certains organismes<sup>483</sup> considèrent que la vision que propose le projet de PUM n'est pas assez concrète. Ils désiraient que le PUM cible des grappes stratégiques (par exemple, les technologies de l'information et de la communication ou l'industrie pharmaceutique) à développer en priorité pour rendre la ville plus attrayante pour les entreprises internationales.

Cela dit, peu de commentaires d'aspect général ont été recueillis au sujet des secteurs économiques prioritaires. La grande majorité des interventions se sont concentrées, soit sur des secteurs identifiés dans le projet de PUM — la ZIM Hodge-Lebeau/District Central et le centre-ville —, soit sur des secteurs qui pourraient potentiellement être ajoutés à la liste des ZIM — l'Est de Montréal et le Quartier des arts du cirque (QUAC).

### — **Développer une vision commune pour la ZIM Hodge-Lebeau/District Central**

La Ville envisage de renforcer la vocation économique manufacturière et commerciale de la ZIM Hodge-Lebeau/District Central. Elle veut également ajouter des activités complémentaires pour stimuler le dynamisme du secteur. Globalement, la Ville souhaite faire de la ZIM une vitrine technologique de la transition de l'industrie manufacturière vers l'industrie 4.0<sup>484</sup>.

---

<sup>479</sup> Isabelle Sénécal, doc. 9.13, p. 3; Mères au front Montréal, doc. 9.45, p. 3-4.

<sup>480</sup> For Our Kids/Pour Nos Enfants, doc. 8.13, p. 3, Mères au front Montréal, doc. 9.45, p. 3-4.

<sup>481</sup> Elisabeth Greene, doc. 8.20, p. 2.

<sup>482</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, doc. 3.1.2, p. 83.

<sup>483</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur du développement économique — août 2024, doc. 5.7.22, p. 5-6.

<sup>484</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 85.

Selon un organisme de développement économique local<sup>485</sup>, la ZIM Hodge-Lebeau/District Central fait l'objet de deux positionnements économiques et planifications urbanistiques distincts. Dans la section ouest, l'arrondissement de Saint-Laurent met en place une vision d'un quartier orienté vers l'industrie manufacturière innovante. Dans la section est, les entreprises se mobilisent autour d'un quartier d'affaires mixte.

Or, poursuit-il, l'un des points clés pour le développement d'un territoire économique plus performant est l'élaboration d'un projet commun construit sur l'intelligence collective de ses entreprises de soutien. Voilà pourquoi cet organisme s'étonne de constater que la section du projet de PUM consacrée à la ZIM Hodge-Lebeau/District Central semble se limiter à une juxtaposition d'éléments issus de deux visions économiques distinctes, propres à des territoires administratifs différents, sans offrir de vision unificatrice pour le territoire économique concerné.

Cet organisme souhaite que la section du PUM consacrée à la ZIM Hodge-Lebeau/District Central intègre un énoncé de vision affirmant une volonté d'unir les forces économiques de l'ensemble du secteur. De plus, il aimerait que le PUM propose un projet rassembleur visant à orienter les acteurs du milieu vers une intention commune et transversale de développement.

### — Redynamiser le centre-ville

Le centre-ville bénéficie de deux désignations spéciales dans le projet de PUM : il est reconnu à la fois comme un secteur économique prioritaire et un territoire emblématique. La Ville entend accorder une attention particulière à son développement économique afin de préserver les activités à haute valeur ajoutée<sup>486</sup>.

Deux inquiétudes ont été soulevées durant la consultation. En premier lieu, un organisme de développement immobilier<sup>487</sup> estime que le projet de PUM ne propose pas suffisamment de mécanismes et d'objectifs susceptibles d'avoir un impact significatif sur le milieu des affaires. Il met en garde contre un désintérêt croissant des gens d'affaires pour le centre-ville de Montréal, au profit de ceux de Toronto et Vancouver. En second lieu, un organisme de développement économique<sup>488</sup> s'inquiète du peu d'attention accordée aux petites entreprises, essentielles au tissu économique du centre-ville.

Selon le premier organisme, il est crucial que des mesures ambitieuses soient intégrées au projet de PUM afin de stimuler la croissance du milieu des affaires et de contrer l'érosion de l'intérêt pour le centre-ville. Quant au second organisme, il insiste sur l'importance de soutenir les petites entreprises, en offrant des programmes d'investissement, des espaces commerciaux abordables et une réglementation adaptée à leurs besoins. Ces initiatives contribueraient à revitaliser le centre-ville et à renforcer son attractivité.

---

<sup>485</sup> SDC District Central — PME MTL Centre-Ouest et Excellence industrielle Saint-Laurent, doc. 9.123, p. 7-8.

<sup>486</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 85.

<sup>487</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 13.

<sup>488</sup> SDC Montréal centre-ville, doc. 9.131, p. 2.

## — Développer l'Est de Montréal

Des gens d'affaires<sup>489</sup> soutiennent que, conformément au principe d'équité qui sous-tend l'ensemble des orientations du PUM, certains secteurs ayant historiquement souffert de sous-investissements en développement économique et en transport structurant devraient être désignés comme secteurs prioritaires. Parmi ces secteurs figurent notamment le Quartier latin et l'est du centre-ville, mais l'Est de Montréal retient particulièrement leur attention.

Selon eux, l'Est de Montréal est un territoire en pleine transformation, offrant d'importantes perspectives de revitalisation. La diversité de ses secteurs économiques et sa proximité avec des pôles logistiques d'envergure lui confèrent un potentiel exceptionnel. Cependant, ils partagent les préoccupations exprimées par un regroupement d'organisations locales<sup>490</sup>, qui souligne que le manque d'investissements et l'enclavement du territoire freinent sa revitalisation industrielle.

Pour remédier à cette situation, les gens d'affaires<sup>491</sup> souhaitent que l'Est obtienne un statut de secteur prioritaire. Cela impliquerait la protection des zones industrielles existantes, l'accélération de la mise à niveau des grands terrains stratégiques destinés à accueillir de nouvelles zones d'emplois, ainsi que l'implantation d'un mode de transport structurant pour désenclaver ce potentiel d'emplois.

## — Ajouter le Quartier des arts du cirque (QUAC) aux ZIM

L'absence du Quartier des arts du cirque (QUAC) des ZIM a surpris le milieu des affaires local<sup>492</sup>. Ce dernier souligne que le fort potentiel de développement économique du QUAC, reconnu pour son sens de l'innovation et ses initiatives en développement durable, en fait un candidat idéal pour accueillir une ZIM. Qui plus est, ajoutent les gens d'affaires, le QUAC possède des avantages importants comme la présence de la TOHU, du siège social du Cirque du Soleil et une forte mobilisation locale soutenue par PME MTL Centre-Est.

Même son de cloche du côté des organismes du secteur<sup>493</sup>. Ces derniers mettent l'accent sur le fait que les objectifs du QUAC s'alignent en tout point avec la vision et les objectifs des ZIM<sup>494</sup>. En effet, avancement, le QUAC cherche à stimuler les investissements dans le domaine de l'art et de la culture, à attirer des entreprises innovantes qui participent à la transition écologique de l'économie et à créer un milieu de vie complet, agréable et accessible.

---

<sup>489</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 2 et 11-12.

<sup>490</sup> CDC de la Pointe – région Est de Montréal et CDC de Rivière-des-Prairies, doc. 9.64, p. 1; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 2.

<sup>491</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 9.

<sup>492</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>493</sup> Quartier des arts du cirque, doc. 8.10, p. 26.

<sup>494</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 83.

Pour toutes ces raisons, les organismes<sup>495</sup> et les gens d'affaires locaux<sup>496</sup> recommandent à la Ville d'identifier le QUAC à la fois comme un secteur économique prioritaire et comme une ZIM.

### ◊ **Pratiques d'économie verte**

Dans l'optique de faire de Montréal une ville verte, le projet de PUM aspire à une économie proactive en matière de transition écologique. Parmi les moyens prévus pour atteindre cet objectif, on y propose l'adoption de pratiques d'économie verte<sup>497</sup>. Deux d'entre elles — l'agriculture urbaine et les microcentres de distribution urbaine — ont fait l'objet de plusieurs commentaires et propositions.

#### — **Encourager le développement de l'agriculture urbaine**

Le projet de PUM considère l'agriculture urbaine sous l'aspect de ses bénéfices écologiques<sup>498</sup> et sociaux<sup>499</sup>. Cependant, les bénéfices économiques qu'elle pourrait apporter y sont peu mentionnés.

Durant les rencontres de préconsultation, des organismes œuvrant dans le secteur de l'environnement<sup>500</sup> ont mis en relief l'important potentiel économique qu'offre l'agriculture urbaine commerciale. En se basant sur les conclusions d'une étude effectuée par le Laboratoire sur l'agriculture urbaine<sup>501</sup>, ces organismes soutiennent qu'il existe une demande importante venant de restaurants et d'épiceries indépendantes pour des produits issus de l'agriculture urbaine locale. Selon cette étude, eu égard à la demande, l'agriculture urbaine commerciale pourrait représenter un marché de 4,4 à 12,3 millions de dollars annuellement sur l'île de Montréal.

Les organismes du secteur de l'environnement constatent cependant que l'industrie peine à se développer suffisamment pour répondre à cette demande. Cela s'expliquerait par le manque de cohérence et d'encadrement dans la réglementation actuelle sur l'île de Montréal. À titre d'exemple, une firme d'urbanisme<sup>502</sup> note que le projet de PUM semble laisser à chaque arrondissement le soin de déterminer à partir de quel niveau d'intensité l'agriculture urbaine commerciale est exclue de la composante « *Agriculture urbaine*<sup>503</sup> ». Comme le projet de PUM n'offre pas de pistes de solutions, celle-ci craint une réglementation différente d'un arrondissement à l'autre, compliquant ainsi le développement de l'agriculture commerciale à Montréal.

---

<sup>495</sup> Quartier des arts du cirque, doc. 8.10, p. 27.

<sup>496</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, p. 11.

<sup>497</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 73-74.

<sup>498</sup> *Ibid.*, p. 169.

<sup>499</sup> *Ibid.*, p. 112.

<sup>500</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'environnement — août 2024, doc. 5.7.23, p. 11.

<sup>501</sup> Rysermans-Brenner, Camille, Adeline Cohen et Éric Duchemin, Étude du potentiel de commercialisation des produits issus de l'agriculture urbaine auprès des restaurants et épiceries indépendantes de Montréal, Laboratoire sur l'agriculture urbaine, 2023, [https://static1.squarespace.com/static/63978e8758c7cb0a2d15de13/t/659dbd5d4db1870ba676cd36/1704836445526/%C3%89tude+du+potentiel+de+commercialisation+des+produits+AU\\_Restaurants\\_et\\_%C3%89piceries\\_2023.pdf](https://static1.squarespace.com/static/63978e8758c7cb0a2d15de13/t/659dbd5d4db1870ba676cd36/1704836445526/%C3%89tude+du+potentiel+de+commercialisation+des+produits+AU_Restaurants_et_%C3%89piceries_2023.pdf).

<sup>502</sup> BC2, doc. 9.61, p. 25.

<sup>503</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 5 – Les affectations, doc. 3.1.5, p. 6.

Comme pistes de solutions, des organismes œuvrant dans le secteur de l'environnement<sup>504</sup> proposent à la Ville de travailler avec les arrondissements, les villes liées et les entreprises du secteur afin d'adopter une réglementation cohérente qui encadre l'agriculture urbaine de manière uniforme sur toute l'île.

### — Autoriser des microcentres de distribution urbaine privés

Le projet de PUM prévoit l'implantation de microcentres publics de distribution urbaine afin d'assurer le transfert des marchandises provenant des véhicules de grand gabarit vers de petits véhicules. L'objectif est de favoriser l'utilisation de modes de transport légers et décarbonés pour le transport de marchandises sur le dernier kilomètre<sup>505</sup>.

Des urbanistes<sup>506</sup> remettent en question la pertinence de restreindre la gestion de ces microcentres au secteur public. Tout en reconnaissant que la mutualisation des infrastructures peut offrir des avantages aux entreprises privées, il serait excessif, selon eux, d'imposer aux entreprises privées d'opérer uniquement par le biais des établissements publics pour la distribution des marchandises sur le dernier kilomètre.

Ces urbanistes considèrent qu'il serait préférable de permettre également au secteur privé d'établir des microcentres, de manière à encourager une concurrence équitable entre les secteurs public et privé. De leur avis, cela permettrait d'encourager des stratégies d'entreprises viables à long terme, sans soutien du secteur public.

## 2.4.2 Espaces à vocation commerciale et communautaire

Le projet de PUM consacre deux objectifs aux espaces à vocation commerciale : l'objectif 4.3, qui vise à renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité<sup>507</sup>, et l'objectif 4.4, qui cherche à repenser le modèle d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques<sup>508</sup>.

La grande majorité des opinions entendues se rapportent au premier objectif. Certaines personnes ont également parlé de la place des espaces à vocation communautaire dans les artères de quartier.

---

<sup>504</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'environnement — août 2024, doc. 5.7.23, p. 12.

<sup>505</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La Stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 203.

<sup>506</sup> BC2, doc. 9.61, p. 26.

<sup>507</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 88.

<sup>508</sup> *Ibid.*, p. 92.

## ◇ **Artères et noyaux commerciaux de proximité**

L'intention du projet de PUM de renforcer les artères commerciales existantes est largement saluée. Toutefois, sans remettre en cause l'objectif de manière globale, des groupes ont relevé quelques zones d'ombre que le PUM gagnerait à éclaircir :

- l'abordabilité des biens et services;
- la qualité des produits alimentaires;
- les impacts des chantiers;
- la sécurité et la propreté;
- l'embourgeoisement commercial;
- la vacance commerciale.

D'abord, l'objectif de renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité s'inscrit dans la stratégie du projet de PUM visant à développer des milieux de vie complets<sup>509</sup>. Des groupes<sup>510</sup> attirent toutefois l'attention sur le fait que, pour des populations vulnérables, la présence de commerces de proximité ne se traduit pas nécessairement par un accès aux ressources du quotidien. C'est pourquoi ils encouragent la Ville à tenir compte, non seulement de la proximité des ressources du quotidien, mais également de leur abordabilité.

Ensuite, outre le critère d'abordabilité, un organisme communautaire<sup>511</sup> insiste sur l'importance d'un critère de qualité lorsqu'il est question d'accessibilité aux commerces d'alimentation. Il ne suffit pas de se préoccuper des déserts alimentaires, invoque-t-il, il est également crucial d'attirer l'attention sur les marais alimentaires, c'est-à-dire des secteurs où l'offre alimentaire est dominée par des aliments ultra-transformés, des restaurants-minute et de la malbouffe. Cet organisme suggère à la Ville d'utiliser les outils de zonage, notamment le zonage incitatif, pour favoriser l'implantation de commerces proposant des aliments sains et abordables.

Puis, un regroupement<sup>512</sup> propose d'instaurer un processus de standardisation des mesures d'atténuation des impacts des travaux majeurs. Avant le démarrage de tout chantier, affirme-t-il, ces mesures devront être adaptées aux particularités de chaque territoire.

Ce même regroupement juge aussi indispensable de renforcer la sécurité et la propreté des artères commerciales. Selon le regroupement, la modernisation des équipements — tels que l'éclairage et les systèmes de collecte des déchets —, ainsi que l'allocation de ressources supplémentaires pour la sécurité et l'entretien des rues, permettront d'offrir un environnement propre, sûr et agréable aux visiteurs.

---

<sup>509</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 88.

<sup>510</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 20; Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 9.

<sup>511</sup> Conseil du système alimentaire montréalais, doc. 8.59, p. 8.

<sup>512</sup> Association des sociétés de développement commercial de Montréal, doc 9.133, p. 9.

Après, des groupes<sup>513</sup> font valoir que le projet de PUM omet de mentionner que le phénomène d'embourgeoisement ne s'applique pas qu'au logement : les commerces de proximité peuvent aussi en être victimes. À défaut d'être sujets à des protections similaires à celles attribuées aux loyers résidentiels, disent-ils, les loyers commerciaux ont connu, ces dernières années, des augmentations qui dépassent largement l'inflation. Ainsi, l'attrait de s'établir à l'extérieur de la ville est énorme en raison de la disponibilité et de l'abordabilité du parc locatif commercial.

Plusieurs stratégies sont proposées pour remédier à la situation. Par exemple, une association de commerçants<sup>514</sup> recommande à la Ville d'alléger le fardeau réglementaire, administratif et fiscal des commerces. Un autre groupe<sup>515</sup> propose de développer des espaces commerciaux hors marché. Il suggère également de faire pression — à l'aide de taxes supplémentaires par exemple — sur les propriétaires de bâtiments vacants afin de les inciter à offrir des baux abordables pour des commerces de proximité.

Enfin, sur le sujet des bâtiments vacants, un regroupement de sociétés de développement commercial<sup>516</sup> souligne l'importance d'aborder les enjeux entourant la vacance commerciale afin de préserver la vitalité des artères commerciales. Selon ce regroupement, diverses solutions pourraient être envisagées par la Ville pour réduire le taux de vacance des locaux commerciaux.

Par exemple, dit-il, puisque toute solution nécessite une compréhension approfondie de l'écosystème commercial et de ses dynamiques, le regroupement recommande de mettre en place un observatoire de l'écosystème commercial montréalais. D'autres solutions, poursuit-il, incluent une plus grande flexibilité réglementaire, un registre des espaces vacants et des plans d'action pour l'entretien et la rénovation des commerces vacants et abandonnés.

### ◇ **Les espaces à vocation communautaire**

En phase avec les commentaires sur l'embourgeoisement commercial, des personnes représentant des organismes communautaires<sup>517</sup> disent éprouver de la difficulté à trouver des locaux abordables pour y dispenser leurs services, en particulier dans le centre-ville. À l'heure actuelle, indiquent certaines, la Ville de Montréal « *donne très peu de financement aux organismes communautaires, [et] beaucoup d'organismes réussissent difficilement à garder la tête hors de l'eau*<sup>518</sup>. » Si l'on se fie au projet de PUM, poursuivent-elles « *la Ville ne semble pas prévoir [...] leur accorder plus de ressources*<sup>519</sup> ».

<sup>513</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 19; Action-Gardien — CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 13; Hochelab, doc. 9.90, p. 2.

<sup>514</sup> Association des sociétés de développement commercial de Montréal, doc 9.133, p. 6.

<sup>515</sup> Action-Gardien — CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 13.

<sup>516</sup> Association des sociétés de développement commercial de Montréal, doc 9.133, p. 4-8.

<sup>517</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur communautaire – août 2024, doc. 5.7.21, p. 8; Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 16.

<sup>518</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 16.

<sup>519</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur communautaire – août 2024, doc. 5.7.21, p. 7.

Selon plusieurs<sup>520</sup>, le Plan d'urbanisme et de mobilité devrait donc inclure des moyens concrets pour garantir, dans les différents quartiers, des locaux abordables pour les organismes communautaires et d'économie sociale. Deux solutions principales sont évoquées : la première concernant les immeubles existants et la seconde les nouveaux bâtiments.

Au sujet du cadre bâti existant, on recommande de développer une stratégie de valorisation des bâtiments institutionnels vacants et excédentaires pour des usages communautaires et culturels, concertée avec les acteurs communautaires. Un collectif<sup>521</sup> rappelle à ce titre que ces dernières années, le Service de la diversité et de l'inclusion sociale de Montréal a documenté les bâtiments publics hébergeant des organismes et les bâtiments excédentaires qui pourraient en accueillir. Le collectif affirme que plusieurs orientations ont été dégagées par ce service et que certaines des orientations qu'il propose devraient être greffées au PUM.

À propos des nouvelles constructions, des organismes<sup>522</sup> préconisent de planifier le développement des équipements municipaux en tenant compte des besoins d'hébergement des organismes communautaires et culturels. Dans la mesure du possible, ajoutent d'autres<sup>523</sup>, les locaux communautaires devraient être retirés du marché spéculatif, et inclure des refuges et des centres d'injection supervisée pour personnes en situation d'itinérance.

### 2.4.3 Espaces de bureaux

Le développement du télétravail lors des dernières années a considérablement fait chuter la demande pour des espaces de bureaux, et ce, particulièrement au centre-ville. Le projet de PUM voit les espaces de bureaux inoccupés comme une occasion de réduire le manque d'offre résidentielle en convertissant ces espaces pour qu'ils soient compatibles avec la fonction résidentielle<sup>524</sup>.

Des gens d'affaires<sup>525</sup> préconisent une approche différente en ce qui a trait aux espaces de bureaux. Ne s'opposant pas à l'intégration de logements dans les zones de bureaux, ils rappellent toutefois que le faible taux d'occupation de ces espaces représente aussi une occasion de croissance économique. En effet, précisent ces derniers, si les entreprises nécessitent moins d'espaces de bureaux, il s'ensuit que plus d'entreprises peuvent s'installer dans les espaces existants. Plutôt que de réduire l'offre d'espaces de bureaux, ils proposent donc une stratégie visant à augmenter la demande.

---

<sup>520</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 20; Villeray en transition, doc. 9.55, p. 7.

<sup>521</sup> Action Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 12.

<sup>522</sup> Bâtir son quartier, 8.49, p. 7; Action Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 12.

<sup>523</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur communautaire – août 2024, doc. 5.7.21, p. 8.

<sup>524</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 96.

<sup>525</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 16-17 et 21.

Pour ce faire, ces gens d'affaires recommandent d'agir sur les facteurs qui alimentent la demande pour des espaces de bureaux. Selon eux, la Ville doit :

- effectuer des investissements majeurs dans des secteurs en forte croissance;
- adapter la réglementation liée à l'occupation et la transformation des espaces de bureaux pour s'adapter aux dynamiques propres à nos entreprises performantes;
- réunir à proximité des espaces de bureaux tous les services d'aide à la décision et à la gouvernance d'entreprises.

Adopter une telle stratégie, croient-ils, consolidera la place du centre-ville comme cœur économique de Montréal, en plus de stimuler la croissance économique à long terme de toute la métropole.

Ils suggèrent de soutenir les entreprises locales avec :

- des programmes d'investissement;
- des espaces commerciaux abordables;
- une réglementation adaptée.

## 2.5 Lieux de la vie collective

Selon le projet de PUM, les lieux de la vie collective, comprenant les espaces publics et les équipements collectifs fréquentés par la population, sont essentiels à la dynamique des quartiers. Cependant, plusieurs secteurs sont confrontés à des défis : offre insuffisante, accès inégal et infrastructures vieillissantes. Le projet entend remédier à ces lacunes en réorganisant les espaces publics, notamment l'espace de la rue, et en améliorant l'offre et l'accès des lieux de la vie collective<sup>526</sup>.

### 2.5.1 Transformer les espaces publics

Le projet de PUM compte, entre autres choses, renforcer les fonctions sociales et environnementales des rues. Pour y parvenir, la Ville propose de transformer l'espace de la rue de manière à pouvoir y aménager des espaces publics propices à la tenue d'activités collectives<sup>527</sup> et y accroître la présence d'espaces réservés aux infrastructures vertes<sup>528</sup>. Ces initiatives ont pour objectif de rendre les espaces publics plus animés et plus résilients.

Cette section présente d'abord les opinions recueillies sur chacun de ces deux objectifs, puis aborde un enjeu que plusieurs personnes considèrent comme un angle mort du projet de PUM, relativement aux lieux

---

<sup>526</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 100-101 et 120.

<sup>527</sup> *Ibid.*, p. 112.

<sup>528</sup> *Ibid.*, p. 109.

de la vie collective : le sentiment d'insécurité qu'éprouve une partie croissante de la population dans les espaces publics.

### ◊ **Des espaces plus animés**

Bien que quelques personnes<sup>529</sup> aient exprimé des inquiétudes quant aux nuisances que cela pourrait engendrer, la majorité des personnes participantes soutient la volonté de rendre les espaces publics plus animés<sup>530</sup>. Celles-ci insistent sur l'important potentiel de ces espaces :

« [ils] agissent sur l'atmosphère et la forme d'une ville et influent directement sur les modes de vie, les usages et l'appropriation du territoire par les citoyennes et les citoyens. Réussir une ville à échelle humaine suppose notamment de favoriser l'essor des activités et pratiques culturelles [...] qui contribuent à faire du territoire un lieu de rassemblement, de rencontres éphémères et de célébrations collectives<sup>531</sup>. »

Plusieurs propositions ont été avancées pour mieux exploiter le potentiel de ces espaces. Trois idées se sont particulièrement démarquées : l'aménagement de marchés de rue, la création de lieux de célébration collective et l'adoption d'une stratégie d'urbanisme adaptée à l'hiver.

#### — **Développer des marchés de rue**

L'idée de doter Montréal de sa propre version des marchés de rue est évoquée par un organisme culturel<sup>532</sup>. Un marché de rue est un lieu où différents commerces installent temporairement leurs étals pour vendre des produits comme des aliments frais, des plats à consommer sur place, des objets d'artisanat, des objets culturels et autres marchandises. Situés le long des rues, ils peuvent être temporaires ou permanents<sup>533</sup>.

Intégrer des marchés de rue dans le tissu urbain, souligne cet organisme, pourrait avoir plusieurs retombées positives. Tout en mettant en valeur les particularités culturelles et gastronomiques de la métropole, insiste-t-il, ces marchés pourraient jouer un rôle central dans la revitalisation des quartiers en offrant des espaces de rencontre accessibles, animés et chaleureux, tout en favorisant une mobilité douce grâce à leur positionnement stratégique au cœur des quartiers.

Par ailleurs, une association citoyenne<sup>534</sup> apporte une proposition similaire, soit l'aménagement de marchés publics dans des places publiques, donnant comme exemple la place Jacques-Cartier. Cette association mentionne en outre que ces marchés pourraient animer les places publiques, tant en été qu'en hiver.

---

<sup>529</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18.

<sup>530</sup> Transcription de la séance d'audition du 2 octobre en soirée, Santé Urbanité, doc. 4.8.2, p. 72; Quartier des arts du cirque, doc. 8.28, p. 28; Lemay, doc. 8.24, p. 11; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 19; Mouvement ATD Quart Monde, doc. 8.83, p. 1; Pierre Marcoux, doc. 9.129, p. 16.

<sup>531</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 19.

<sup>532</sup> *Ibid.*, p. 23-24.

<sup>533</sup> Les Survenants, *Mémoire pour la tenue d'un marché de rue dans l'espace public montréalais*, 2024, p. 3, cité par Culture Montréal, doc. 8.34, p. 23, 34.

<sup>534</sup> Transcription de la séance des opinions du 24 septembre 2024, Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 4.31, p. 55-56.

## — Aménager des lieux de célébration collective

Un groupe représentant le milieu des affaires<sup>535</sup> remarque que, contrairement à plusieurs villes à travers le monde, Montréal ne possède pas de lieux réservés aux grandes célébrations collectives, notamment sportives. Bien que la ville héberge plusieurs équipes de sport professionnel, la population ne dispose pas d'espaces pour se rassembler et célébrer leurs performances. Ce groupe rappelle que des lieux comme la Place des Festivals et le Quartier des spectacles peuvent parfois répondre à ce besoin. Cependant, leur horaire chargé limite leur capacité à jouer ce rôle de façon régulière.

Pour combler cette lacune, le groupe recommande que le PUM comprenne une proposition pour l'aménagement d'un espace réservé aux grandes célébrations. Idéalement situé au centre-ville, cet espace pourrait devenir un véritable point de ralliement pour la population. En complément, il suggère également de développer des espaces plus modestes dans différents secteurs de la ville, favorisant ainsi des rassemblements à l'échelle locale.

## — Adopter une stratégie d'urbanisme du froid

Montréal est une ville nordique qui connaît des hivers froids durant lesquels le sol est recouvert de neige. La nordicité de la ville, soulignent de nombreux mémoires<sup>536</sup>, pose des défis particuliers en ce qui a trait aux milieux de vie. Pourtant, remarque un club de sport d'hiver<sup>537</sup>, outre quelques considérations pour le déneigement des infrastructures urbaines<sup>538</sup>, la nordicité est pratiquement absente du projet de PUM. Cela est d'autant plus surprenant, poursuit ce club<sup>539</sup>, que le rapport Réflexion 2050 concluait que, dans le PUM, « la nordicité de Montréal devrait être abordée de front<sup>540</sup> ».

C'est dans cet esprit que plusieurs groupes<sup>541</sup> recommandent à la Ville d'instaurer une réelle stratégie pour un « urbanisme du froid ». Ceux-ci considèrent que Montréal devrait s'inspirer d'exemples internationaux tels que la politique WinterCity adoptée par la Ville d'Edmonton en 2012. La capitale albertaine, relatent ces groupes, a intégré des dispositifs innovants adaptés à la nordicité de la ville, allant de la gestion intelligente du déneigement à l'animation active des espaces publics durant l'hiver, en passant par l'optimisation de l'aménagement urbain pour la lumière solaire et les corridors de vent. Aussi, ajoutent-ils, la Ville d'Edmonton a

---

<sup>535</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 septembre 2024, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 4.4.1, p. 53; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 5.

<sup>536</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 21-22; Chambre de commerce de Montréal métropolitain, doc. 8.62, p.6; Ski de fond Montréal, doc. 8.85, p. 4; BC2, doc. 9.61, p. 5.

<sup>537</sup> Ski de fond Montréal, doc. 8.85, p. 4.

<sup>538</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 24; Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 — La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 42.

<sup>539</sup> Transcription de la séance d'audition du 2 octobre en après-midi, Ski de fond Montréal, doc. 4.8.1, p. 8.

<sup>540</sup> OCPM, Rapport Réflexion 2050, p. 123, <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport-final-R%C3%A9flexion%202050.pdf>, cité par Transcription de la séance d'audition du 2 octobre en après-midi, Ski de fond Montréal, doc. 4.8.1, p. 8.

<sup>541</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 21-22; Chambre de commerce de Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 6; Ski de fond Montréal, doc. 8.85, p. 4; BC2, doc. 9.61, p. 34.

produit un guide à l'intention des urbanistes qui encadre l'élaboration des aménagements urbains afin que la population puisse en profiter en toutes saisons.

À défaut d'adopter une stratégie d'urbanisme globale en matière de nordicité, certaines personnes recommandent des mesures ciblées pour améliorer l'offre de lieux de la vie collective durant l'hiver. Deux initiatives ressortent particulièrement : la création de pôles d'activités hivernales et l'aménagement d'espaces publics intérieurs.

Premièrement, un organisme<sup>542</sup> suggère de développer des « *pôles d'activités hivernales* » afin de mieux exploiter le potentiel hivernal de Montréal. Il s'agirait d'aménager des espaces publics destinés aux sports et loisirs hivernaux, tels que le ski de fond, la glissade ou la marche dans la neige. Pour répondre aux besoins de la population et maximiser l'usage de ces pôles, il est proposé d'y installer des services complémentaires, comme des lieux chauffés ou des zones de restauration, et des infrastructures sportives pouvant résister aux périodes de redoux, telles des patinoires réfrigérées ou des surfaces synthétiques de ski de fond.

Deuxièmement, plusieurs personnes, notamment des jeunes<sup>543</sup> et des parents<sup>544</sup>, signalent un manque d'espaces publics adaptés à l'hiver. Beaucoup évitent les espaces extérieurs durant la saison froide, ce qui limite les occasions de socialisation et de divertissement. Pour remédier à cette situation, ils plaident pour la création d'espaces publics intérieurs, tels que des zones de jeux pour enfants ou des espaces communautaires. Ces installations, soutiennent-ils, offriraient une solution concrète au manque d'options pour se rassembler et contribueraient à renforcer le tissu social durant les mois d'hiver.

### ◇ **Des espaces plus résilients**

La fonction environnementale de la rue est soulignée dans le projet de PUM. En tant qu'infrastructures en réseau, mentionne-t-il, les rues sont des espaces idéaux pour adapter les espaces publics face aux changements climatiques<sup>545</sup>. Dans cette optique, sur les 30 % d'emprise publique des rues que la Ville projette de consacrer à des usages autres que les véhicules motorisés en 2050 (cibles 5.1), une partie sera accordée aux infrastructures vertes<sup>546</sup>. À ce sujet, le projet de PUM spécifie que les projets de réfection de rue ou de construction de nouvelles rues doivent obligatoirement viser l'intégration de 10 % d'infrastructures vertes drainantes<sup>547</sup>.

La prise en compte de la fonction environnementale de la rue est vue comme un pas dans la bonne direction. Toutefois, plusieurs organisations<sup>548</sup> considèrent que les cibles en matière d'emprise publique des

---

<sup>542</sup> Ski de fond Montréal, doc. 8.85, p. 28 et 35; Transcription de la séance d'audition du 2 octobre en après-midi, Ski de fond Montréal, doc. 4.8.1, p. 11-12 et 16-17.

<sup>543</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation dans les arrondissements de Lachine, LaSalle et Verdun — juillet 2024, doc. 5.7.5, p. 7.

<sup>544</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 11; For Our Kids/Pour Nos Enfants, doc. 8.13.4, p. 4.

<sup>545</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 100-102.

<sup>546</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 – Les cibles du PUM, p. 6.

<sup>547</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 109.

<sup>548</sup> Centre d'écologie urbaine, doc. 8.70, p. 8-10 et 12-13; CRE-Montréal, doc. 8.81, p. 24; Direction de santé publique de Montréal, doc. 9.80, p. 16-17.

rues consacrées aux infrastructures vertes ne sont pas assez ambitieuses. Qui plus est, remarquent-ils, il est difficile de savoir quelle proportion exacte est actuellement vouée aux infrastructures vertes et quelle proportion la Ville entend leur accorder dans le futur.

D'abord, les données fournies dans le projet de PUM indiquent le pourcentage de l'emprise publique des rues actuellement réservé aux véhicules motorisés, à la marche, aux vélos, aux transports collectifs et, finalement, aux autres usages. Cette dernière catégorie incluant les infrastructures vertes sans s'y limiter, il est impossible de savoir précisément la proportion actuelle consacrée à celles-ci. Ensuite, la cible de 30 % de l'espace de la rue devant être réservé aux usages autres que les véhicules motorisés englobe le transport collectif, le transport actif, en plus des infrastructures vertes. Étant donné que la cible n'est pas fractionnée par usage, on ne peut savoir quelle proportion sera accordée aux infrastructures vertes.

Pour remédier à ce problème, ces organismes recommandent à la Ville de morceler la cible 5.1 par utilisations. Cela, ajoutent-ils, lui permettrait d'établir des cibles plus ambitieuses pour chaque usage, en plus d'assurer une meilleure transparence et de faciliter la reddition de comptes.

Hormis la question des cibles, un organisme environnemental<sup>549</sup> aimerait que le PUM définisse plus concrètement en quoi consiste une infrastructure verte drainante dans le contexte d'une intégration au réseau de voirie. L'objectif, explique-t-il, serait de donner des balises quant aux bonnes pratiques et de fournir des exemples d'initiatives innovantes et inspirantes. Cet organisme recommande à la Ville d'encourager la création de projets de gestion mutualisée des eaux pluviales, en citant l'exemple du projet de Ruelle bleue verte du Sud-Ouest aux abords du Bâtiment 7. Un autre organisme de protection de l'environnement<sup>550</sup> incite la Ville à soutenir les initiatives citoyennes d'infrastructures vertes légères, comme des tranchées drainantes (dalles engazonnées) ou des noues<sup>551</sup> végétalisées.

### ◇ **Des espaces plus sécurisés**

Constatant une augmentation des agressions et du harcèlement dans les lieux publics, une grande quantité de personnes participantes rapportent y éprouver un sentiment d'insécurité. Ce sentiment semble partagé par des personnes issues de divers pans de la société : jeunes<sup>552</sup>, personnes âgées<sup>553</sup>, femmes<sup>554</sup>,

---

<sup>549</sup> Centre d'écologie urbaine, doc. 8.70, p. 12-13.

<sup>550</sup> Fondation rivières, doc. 9.39, p. 4.

<sup>551</sup> Une noue est un fossé peu profond et large qui recueille provisoirement l'eau de ruissellement.

<sup>552</sup> Synthèse des rencontres de préconsultation – mai-octobre 2024, doc. 5.7, p. 7-8.

<sup>553</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes âgées — septembre 2024, doc. 5.7.13, p. 8.

<sup>554</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes – août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 5-6; Cinq centres de femme montréalais, doc. 9.14, p. 2; Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 11-12.

personnes LGBT+<sup>555</sup>, personnes étudiantes<sup>556</sup>, groupes communautaires<sup>557</sup> et gens d'affaires<sup>558</sup> ne se sentent pas en sécurité dans les espaces publics, notamment les parcs, les stations de métro, les arrêts d'autobus et les trottoirs.

Ces personnes remarquent que le projet de PUM ne fait aucune mention de cet enjeu. Pourtant, disent-elles, plusieurs sources d'insécurité sont du ressort de l'aménagement urbain. Sans compter que le sentiment d'insécurité dans l'espace public pousse les gens à se déplacer davantage en voiture, ce qui nuit à l'atteinte des cibles du projet de PUM en matière de transport actif et collectif. Comme facteurs liés à l'aménagement urbain contribuant à renforcer le sentiment d'insécurité dans les lieux publics, ces personnes citent, entre autres, la dégradation des espaces (insalubrité, bris, vandalisme), le manque d'éclairage et la présence d'espaces isolés ou cachés.

Pour que les lieux publics redeviennent des espaces sécurisants, plusieurs recommandations ressortent des rencontres et des mémoires. Tout d'abord, les personnes participantes considèrent que la Ville devrait assurer un meilleur entretien des équipements et du mobilier urbain, et ce, particulièrement dans les parcs, arrêts d'autobus et stations de métro. Ensuite, elles demandent à la Ville d'améliorer l'éclairage nocturne des espaces publics. Finalement, elles appellent la Ville à adopter une politique d'aménagement qui limite le nombre d'espaces isolés ou cachés.

Sur ce dernier point, un groupe<sup>559</sup> rappelle que la Ville a mis à jour son guide d'aménagement sécuritaire en 2022 en publiant un aide-mémoire sur la question<sup>560</sup>. Cependant, indique le groupe, ce guide présente des repères et non des directives devant nécessairement être appliquées. Il recommande donc à la Ville d'appliquer systématiquement les principes d'aménagement sécuritaire énoncés dans l'aide-mémoire. Le groupe aimerait également que le PUM établisse des cibles en matière de sécurité des lieux publics en se basant sur ce guide.

## 2.5.2 Renforcer l'offre, l'accès et la qualité des lieux de la vie collective

Les grands secteurs en transformation (secteurs d'opportunité priorités) constituent une importante occasion de bonifier l'offre, l'accès et la qualité des lieux de la vie collective. Dans le projet de PUM, la Ville dit vouloir utiliser ses pouvoirs réglementaires ainsi que ses programmes de subvention et d'investissement

---

<sup>555</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des personnes LGBT+ — juillet 2024, doc. 5.7.15, p. 3-4; Euphorie dans le genre, doc. 9.139, p. 3-4.

<sup>556</sup> AéESG, doc. 9.56, p. 9-10.

<sup>557</sup> CÉRSÉ, doc. 9.68, Partie 1, p. 36; Une école montréalaise pour tous : « Mon quartier de rêve », doc. 9.113, p. 9.

<sup>558</sup> Chambre de commerce de Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 6 et 17; SDC District Central, doc. 9.130, p. 5-6; SDC Montréal centre-ville, doc. 9.131, p. 1 et 3.

<sup>559</sup> Conseil des Montréalaises et Table de groupes de femmes de Montréal, doc. 9.135, p. 12, 15.

<sup>560</sup> Ville de Montréal, *Créer des lieux où l'on se sent en sécurité — Aide-mémoire*, 2022, [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/aide-memoire\\_principes\\_amenagement\\_securitaire\\_2022\\_final\\_v3.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/aide-memoire_principes_amenagement_securitaire_2022_final_v3.pdf).

pour agir dans ces secteurs sur la construction et l'aménagement, entre autres, d'équipements collectifs, d'espaces verts et d'un réseau de corridors verts<sup>561</sup>.

## ◊ **Équipements collectifs**

Dans le projet de PUM, la Ville affirme vouloir miser sur différentes actions afin d'améliorer l'offre et l'accès à des équipements collectifs pour la population. Deux aspects de la stratégie de la Ville ont particulièrement retenu l'attention des personnes participantes : la cible concernant les équipements collectifs et les mesures visant à faciliter l'occupation transitoire et la mutualisation.

### — Une cible trop limitée

En matière d'équipements collectifs, le projet de PUM ne propose qu'une seule cible : l'ajout de 30 500 m<sup>2</sup> de nouvelles superficies de bibliothèques<sup>562</sup>. Cette proposition a suscité quelques critiques lors de la consultation.

D'abord, une firme d'urbanisme<sup>563</sup> souligne l'imprécision de cette cible. Les bibliothèques, rappelle-t-elle, évoluent désormais vers des espaces communautaires polyvalents, dont le rôle dépasse largement la conservation et la diffusion de livres. Elle recommande donc que le PUM précise l'utilisation prévue de ces nouvelles superficies pour éviter toute confusion avec d'autres fonctions non traditionnelles.

Ensuite, des organismes de quartier<sup>564</sup> dénoncent l'absence de cibles pour d'autres équipements collectifs essentiels à la vie de quartier. Selon eux, définir des objectifs quantitatifs pour une gamme complète d'équipements collectifs (exemple : centres culturels, maisons des jeunes, piscines) est indispensable pour assurer les besoins d'une population en croissance.

### — Plus de flexibilité pour l'occupation transitoire et la mutualisation

Pour répondre efficacement aux besoins de la population en matière d'équipements collectifs, le projet de PUM propose diverses stratégies visant à accroître la flexibilité des lieux de la vie collective<sup>565</sup>. Deux approches ont particulièrement retenu l'attention lors de la consultation : l'occupation transitoire<sup>566</sup> et la mutualisation des espaces<sup>567</sup>.

---

<sup>561</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 120.

<sup>562</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, Annexe 1 – Les cibles de PUM, doc. 3.1.9, p. 7.

<sup>563</sup> BC2, doc. 9.61, p. 32.

<sup>564</sup> Table de concertation du quartier des Grands Jardins, doc. 9.51, p. 14-15; Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 9-10.

<sup>565</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 46.

<sup>566</sup> Stratégie immobilière qui consiste à occuper rapidement et tel quel un bâtiment vacant afin de tester, enrichir ou bâtir un projet pérenne.

<sup>567</sup> La mutualisation est une démarche consistant à mettre en commun des espaces (ex. locaux, équipements) afin d'en optimiser l'utilisation, de réduire les coûts liés à cet usage et de renforcer les interactions entre membres de la communauté.

Plusieurs personnes participantes<sup>568</sup> ont salué l'inclusion de mesures concernant l'occupation transitoire dans le projet de PUM, notamment l'engagement de la Ville à encourager les arrondissements à adapter leur réglementation pour en faciliter la mise en œuvre. Toutefois, elles estiment que la Ville doit aller plus loin.

Un organisme culturel<sup>569</sup>, par exemple, invite la Ville à jouer un rôle de leadership auprès de la Régie du bâtiment du Québec afin d'assouplir la réglementation. Cet assouplissement faciliterait l'intégration d'usages éphémères, transitoires et expérimentaux. Selon cet organisme, l'occupation transitoire présente plusieurs avantages : elle soutient les objectifs de transition écologique du projet de PUM, protège les bâtiments vacants et offre des espaces pour porter des projets novateurs qui dynamisent les quartiers.

Le projet de PUM met également l'accent sur la mutualisation des espaces, une stratégie généralement bien accueillie, particulièrement dans le milieu communautaire. Un regroupement d'organismes communautaires<sup>570</sup> recommande d'ailleurs à la Ville de poursuivre ses démarches auprès du gouvernement du Québec pour systématiser davantage la mutualisation des équipements collectifs, qu'ils soient existants ou projetés.

Un autre regroupement<sup>571</sup> souligne que la mutualisation pourrait soulager le fardeau fiscal des organismes, particulièrement ceux qui éprouvent des difficultés face à la hausse des loyers. En revanche, il avertit que la mutualisation exige parfois des modes de gestion innovants et des infrastructures adaptées, par exemple, pour assurer un accès restreint à certains espaces dans le cas des écoles.

Parlant d'écoles, des centres de service scolaires ont fait part d'inquiétudes concernant la mutualisation d'établissements scolaires. L'un d'eux<sup>572</sup> craint que les exigences de mutualisation retardent des projets approuvés et financés par le ministère de l'Éducation. Les budgets octroyés dans le cadre de la construction des écoles, rappelle-t-il, respectent des règles de conception strictes. Selon le centre, si la Ville émet des exigences de mutualisation, elles devront être préalablement approuvées par le ministère, ce qui pourrait occasionner des retards qui auraient d'importants impacts sur les familles du secteur.

Un autre centre de services scolaire<sup>573</sup> signale que la mutualisation d'écoles est actuellement limitée par des contraintes légales, réglementaires et administratives. Des dérogations importantes, avertit ce centre, devront être obtenues en amont avant de concevoir des projets permettant la mutualisation d'écoles.

---

<sup>568</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 11; ASDCM, doc. 9.133.

<sup>569</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 11-12.

<sup>570</sup> Action-Gardien — CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 13.

<sup>571</sup> Habiter Ville-Marie, doc. 8.52, p. 22.

<sup>572</sup> Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys, doc. 9.35, p. 7.

<sup>573</sup> Centre de services scolaire de Montréal, doc. 9.67, p. 8-10.

## ◇ Espaces verts

Afin que toute la population puisse pleinement profiter des espaces verts, le projet de PUM veut assurer des accès conviviaux et sécuritaires en toutes saisons à ces espaces<sup>574</sup>. Il traduit d'ailleurs cette volonté sous forme de cible. En 2050, le projet de PUM prévoit que, dans les secteurs d'opportunité priorités, Montréal se fixe un seuil de 10 m<sup>2</sup> de parcs et espaces verts par habitant accessibles publiquement et à une distance de marche de 15 minutes ou moins<sup>575</sup>.

Dans l'ensemble, l'objectif d'assurer un accès aux espaces verts a reçu un bon accueil<sup>576</sup>. Une fondation<sup>577</sup> remarque toutefois que pour régler le problème de l'accès aux espaces verts en toutes saisons, il faudra augmenter le nombre d'espaces verts intérieurs. Cette fondation encourage la Ville à intégrer le design biophilique pour créer des espaces verts intérieurs accessibles durant toute l'année. Ce type de design, dit-elle, met en avant l'intégration de la nature dans les environnements construits, contribue à réduire le stress et favoriser le bien-être global.

Si les objectifs concernant les espaces verts ont joui d'un certain consensus, la cible s'est avérée plus controversée. La majorité des personnes entendues durant la consultation la considèrent comme trop peu ambitieuse. À l'inverse, quelques personnes l'ont qualifié d'irréaliste.

### — Une cible trop timide

Un groupe environnemental<sup>578</sup> s'étonne que la cible se limite aux secteurs d'opportunité priorités. Tout en concédant qu'il pourrait être irréaliste d'atteindre cette norme sur tout le territoire de la ville d'ici 2050, le groupe s'inquiète du sort des secteurs en déficit : « *combien de temps les habitants d'un îlot de chaleur qui n'ont pas la chance de vivre dans un des secteurs d'opportunité priorités devront-ils attendre pour voir une amélioration de leur accès aux espaces verts?*<sup>579</sup> ». Selon eux, la Ville devrait inciter les arrondissements à inclure des objectifs provisoires pour réduire les îlots de chaleur dans les PLUM. En revanche, un autre groupe environnemental<sup>580</sup> va plus loin et recommande à la Ville d'appliquer la cible à tout le territoire.

La question de modifier cette cible pour inclure les critères de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) appelés « 3-30-300 » est évoquée par certains organismes<sup>581</sup>. Selon l'approche des 3-30-300, chaque personne doit pouvoir voir au moins 3 arbres de sa fenêtre, vivre dans un quartier dont l'indice de canopée atteint 30 % et habiter à moins de 300 mètres d'un espace vert. Les organismes qui recommandent

<sup>574</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 138.

<sup>575</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, Annexe 1 – Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. 7.

<sup>576</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre en après-midi, CARI Saint-Laurent, doc. 4.5.1, p. 33; STOP, doc. 8.2, p. 5; CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 16.

<sup>577</sup> Fondation Cercle de Lumière, doc. 8.37, p. 8.

<sup>578</sup> STOP, doc. 8.2, p. 5-6.

<sup>579</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>580</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 24.

<sup>581</sup> Transcription de la séance d'audition du 2 octobre en soirée, Santé Urbanité, doc. 4.8.2, p. 67; Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME) et Santé Urbanité (SU), doc. 8.61, p. 13-14; CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 24.

l'inclusion de cette approche citent les nombreux bénéfices que procurent les espaces verts sur la santé physique, mentale et sociale de la population. Ils rappellent en outre que le projet de PMAD révisé<sup>582</sup> inclut la règle des 3-30-300.

### — Une cible irréaliste

À l'opposé de ces opinions, un consortium de promotion immobilière<sup>583</sup> juge la cible trop élevée, particulièrement pour les anciens secteurs industriels comme Bridge-Bonaventure. Une cible aussi ambitieuse, prétend-il, constituerait un frein au développement de ces secteurs. Sans s'opposer à ce que le PUM présente des cibles en matière d'espaces verts, le consortium juge que celles-ci ne devraient pas alourdir le fardeau du développement immobilier.

### ◇ **Corridors verts**

Les corridors verts sont présentés dans le projet de PUM comme des parcours récréatifs piétonniers et cyclables permettant de relier les espaces verts, en particulier les grands parcs. Ils doivent créer un maillage vert et actif du territoire. Ainsi, leur réalisation contribuerait à mettre en œuvre plusieurs intentions du PUM, notamment en matière de possibilités de contact avec la nature, d'offre de liens actifs sécuritaires, et de protection de la biodiversité. La Ville identifie six grands corridors verts à implanter<sup>584</sup> et vise à ce que 70 km du réseau soient réalisés en 2050<sup>585</sup>.

Tout en se réjouissant de la présence d'objectifs concernant les corridors verts, de nombreuses personnes participantes<sup>586</sup> jugent que ces objectifs demeurent vagues. Le projet de PUM, indiquent-elles, ne présente pas de mesures concrètes pour consolider le réseau des corridors verts. Ces personnes estiment que le PUM doit en faire plus en ce qui concerne l'aménagement des corridors verts. Ils devraient occuper une place centrale dans la stratégie de la Ville et le PUM devrait les soutenir en fixant des normes et des objectifs plus concrets.

Plusieurs groupes et personnes ont également fait part de recommandations plus spécifiques en ce qui a trait au réseau de corridors verts. Celles-ci portent sur :

- l'élaboration d'un cadre de référence;
- l'intégration d'objectifs touchant la connectivité écologique du mont Royal;
- l'implantation de corridors verts additionnels.

---

<sup>582</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, Projet de PMAD révisé, 2024, p. 213, [https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2024/09/PMADR\\_SecondProjet\\_NON-EN-VIGUEUR.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2024/09/PMADR_SecondProjet_NON-EN-VIGUEUR.pdf).

<sup>583</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre en après-midi, Consortium pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 4.5.1, p. 141.

<sup>584</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de Mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 124-125.

<sup>585</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de Mobilité 2050, Annexe 1 – Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. 7.

<sup>586</sup> STOP, doc. 8.2, p. 5; Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 3 et 14; CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 20; Raymond Moquin, doc. 8.87, p. 4.

### — Élaborer un cadre de référence

Des groupes environnementaux<sup>587</sup> ont exprimé des inquiétudes quant à la compatibilité des usages des corridors verts. Rappelant que les corridors verts ont des objectifs de conservation de la biodiversité et de mobilité active, ils craignent que l'arrimage entre ces deux objectifs présente quelques difficultés. En effet, expliquent-ils, les exigences liées à un usage peuvent entrer en conflit avec celles d'un autre. Dans les espaces restreints, par exemple, ils voient difficilement comment conservation et mobilité pourraient cohabiter efficacement.

Comme solution, ces groupes environnementaux proposent à la Ville d'élaborer un cadre de référence. Ce cadre détaillerait différentes typologies de corridors, définirait des normes minimales pour chaque vocation et établirait des critères permettant de hiérarchiser les différents corridors. Ces groupes soutiennent qu'un tel cadre permettra de mieux développer le potentiel de chaque tronçon de corridor vert.

### — Planifier une connectivité écologique avec la montagne

Un des objectifs du projet de PUM concernant le territoire emblématique du mont Royal est de préserver et accroître les milieux naturels et la biodiversité de la montagne<sup>588</sup>. Des organismes<sup>589</sup> remarquent cependant qu'aucun objectif ne fait référence à la mise en valeur du potentiel de connectivité écologique du mont Royal avec d'autres espaces verts à travers des corridors verts.

Selon ces organismes, le mont Royal devrait constituer un des principaux pôles du réseau de corridors verts. Une planification d'ensemble bien coordonnée, plaident-ils, permettrait à la biodiversité de la montagne de percoler vers d'autres espaces verts, contribuant ainsi à leur vitalité et à leur résilience. Ils demandent donc à la Ville d'intégrer au PUM une section sur le réseau structurant de corridors verts à développer, en mettant en lumière la place et le rôle central que le mont Royal jouerait dans ce réseau vivant.

### — Ajouter des corridors

Plusieurs personnes mentionnent vouloir que le PUM identifie davantage de corridors verts. D'abord, un groupe<sup>590</sup> propose au PUM d'intégrer trois projets de corridor déjà avancés qui bénéficient en plus d'une mobilisation dans la société civile :

- Le Corridor des Ruisseaux : élaboré par le CRE-Montréal et ses partenaires locaux et repris en partie par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, ce corridor est situé dans le secteur Louis-Riel entre le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe et la rivière des Prairies. Il possède un fort potentiel de développement à cause des nombreux espaces verts existants le long du parcours, incluant le

---

<sup>587</sup> Transcription de la séance d'audition du 3 octobre en soirée, CRE-Montréal, doc. 4.9.2, p. 15-16 et 23; CRE-Montréal, doc. 8.81, p. 23; Les amis du parc Angrignon, doc. 8.39, p. 2.

<sup>588</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 18.

<sup>589</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 13-14; CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 23; Table de concertation du Mont-Royal, doc. 9.125, p. 3

<sup>590</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 23-24.

parc-nature du Ruisseau-De Montigny. L'ajout du Corridor des Ruisseaux au PUM a d'ailleurs également reçu l'appui d'un groupe local<sup>591</sup> durant la consultation.

- Le Corridor Darlington : développé par l'Université de Montréal, l'OBNL Éco-pivot et des groupes communautaires, ce corridor est situé entre le secteur Namur-Hippodrome et le campus MIL. Il amène un potentiel de connectivité avec le corridor de la voie ferrée et le mont Royal.
- Le corridor créant un lien entre le Club de Golf de Meadowbrook et la falaise Saint-Jacques : cet axe favoriserait la connexion entre ces deux espaces verts majeurs du Grand Sud-Ouest, tout en offrant aux résidents du secteur Saint-Pierre de l'arrondissement de Lachine un accès plus direct à la nature.

Ensuite, un organisme culturel<sup>592</sup> propose d'intégrer un tracé fondateur de Montréal au réseau de corridors verts :

- La rue Notre-Dame Est – ce tracé, qui part du Vieux-Montréal, traverse le territoire du PPU des Faubourgs et qui longe le fleuve Saint-Laurent jusqu'à la Pointe-de-l'Île, passe par plusieurs secteurs fortement minéralisés et bénéficierait donc de verdissement. Un corridor vert sur cet axe offrirait en outre un accès pérenne au fleuve pour la population locale et les touristes.

Finalement, des regroupements aimeraient que des parcs et espaces verts additionnels soient connectés au réseau de corridors verts :

- Parc du Village-Turcot (corridor Falaise-Fleuve) : selon un groupe environnemental<sup>593</sup>, le parc du Village-Turcot est « *situé à un endroit où un "poumon" est on ne peut plus nécessaire*<sup>594</sup> ». Il recommande donc de prolonger le corridor Falaise-Fleuve pour qu'il se rende au moins jusqu'au parc du Village-Turcot.
- Parc Frédéric-Back : un groupe d'organismes locaux<sup>595</sup> fait valoir que le parc Frédéric-Back est l'un des seuls grands parcs de Montréal dont l'intégration au réseau de corridors verts n'est pas planifiée dans le projet de PUM. Le groupe encourage la Ville à relier le parc Frédéric-Back au parc Maisonneuve par un corridor vert qui pourrait, par exemple, être aménagé en partie sous l'autoroute métropolitaine.

## 2.6 Identité montréalaise

Le projet de PUM souligne l'importance du patrimoine et des paysages pour forger l'identité montréalaise. Afin de renforcer le caractère et la diversité de l'identité montréalaise, il propose une stratégie destinée à valoriser ce qui fait la singularité de Montréal et à combattre la banalisation de l'architecture. Cette stratégie

---

<sup>591</sup> Mobilisation 6600 Parc Nature MHM, doc. 8.4, p. 6.

<sup>592</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 27-28.

<sup>593</sup> STOP, doc. 8.2, p. 15.

<sup>594</sup> *Idem*.

<sup>595</sup> Quartier des arts du cirque, doc. 8.10, p. 36.

se traduit à travers des objectifs de protection et de mise en valeur axés sur quatre piliers de l'identité de Montréal<sup>596</sup> :

- les territoires emblématiques;
- les repères emblématiques et corridors visuels;
- le patrimoine bâti;
- le patrimoine archéologique.

Cette section présente les enjeux et propositions entendus concernant la stratégie de la Ville en matière d'identité. La première partie regroupe des commentaires de portée générale, tandis que les parties subséquentes développent les contributions portant sur des aspects plus spécifiques de l'identité de Montréal : d'abord, les quatre piliers identifiés dans le projet de PUM, puis, deux dimensions évoquées durant la consultation, mais absentes du PUM, à savoir le patrimoine immatériel ainsi que l'art et la culture.

## 2.6.1 Quelques perspectives globales

La stratégie en matière d'identité de la Ville a reçu un accueil mitigé. Sur le plan positif, certaines personnes<sup>597</sup> saluent la reconnaissance du caractère fondamental du patrimoine et des paysages dans la création de l'identité montréalaise. D'autres<sup>598</sup> applaudissent la présence de considérations identitaires dans plusieurs orientations et objectifs du projet de PUM.

Sur le plan critique, trois points ressortent des commentaires soumis à la consultation. Premièrement, de nombreux organismes<sup>599</sup> considèrent que les particularités qui font le caractère distinctif de Montréal ne sont pas assez valorisées. D'ailleurs, lors d'activités de consultation menées par un corps professionnel<sup>600</sup> auprès d'organisations et de spécialistes d'urbanisme, plusieurs ont remarqué que « *[le projet de PUM] constitue en quelque sorte un recueil bien réfléchi de bonnes pratiques en urbanisme durable du 21<sup>e</sup> siècle, mais qu'il pourrait être transposé à n'importe quelle autre ville comparable*<sup>601</sup> ». Pourtant, rappelle un organisme<sup>602</sup>, il est indispensable que le PUM s'ancre solidement, non seulement dans le territoire et ses particularités, mais également dans l'ensemble des éléments qui participent à la personnalité et l'art de vivre montréalais.

---

<sup>596</sup> Ville de Montréal, *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 140 et 142.

<sup>597</sup> Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 8-9.

<sup>598</sup> Héritage Montréal, doc. 8.83, p. 5.

<sup>599</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'architecture et du patrimoine — août 2024, doc. 5.7.19, p. 4 et 7; Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'art et de la culture — août 2024, doc. 5.7.20, p. 4 et 8.

<sup>600</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 21.

<sup>601</sup> *Idem.*

<sup>602</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 6.

Deuxièmement, des groupes<sup>603</sup> soutiennent que, bien que la pluralité des quartiers et des identités constitue un des traits caractéristiques de l'identité de Montréal, l'échelle de quartier est peu développée dans le projet de PUM. Selon eux, un quartier se compose de différents points d'ancrage qui appuient les initiatives communautaires et renforcent le sentiment d'appartenance. Cet esprit de « village », poursuivent-ils, se fonde sur l'existence ou la planification d'un lieu central où les activités convergent et où les personnes se regroupent. Ce centre est ensuite alimenté par un ensemble d'espaces formels et informels (exemple : commerces de proximité, espaces publics, tiers-lieux).

Ces groupes encouragent la Ville à introduire l'échelle de quartier comme élément crucial de l'identité montréalaise. Dans cette optique, ils recommandent à la Ville d'encourager les arrondissements à définir des noyaux emblématiques au sein de leur territoire.

Troisièmement, des groupes<sup>604</sup> soulèvent que Montréal est reconnue à l'international comme une ville de savoir. En raison de la présence de plusieurs grandes universités reconnues mondialement, ils soutiennent que la ville constitue un pôle universitaire d'envergure. Pourtant, ajoutent-ils, contrairement à d'autres villes de savoir, les campus de Montréal demeurent peu intégrés et connectés aux différents milieux de vie. Qui plus est, les campus ne portant pas la désignation patrimoniale ne sont pas reconnus dans la cartographie du projet de PUM.

Selon ces groupes, le PUM devrait prévoir des mesures pour favoriser l'intégration et la connectivité des campus, en particulier au centre-ville. En plus de soutenir le développement de quartiers vivants et attractifs, croient-ils, cela stimulerait des échanges continus entre la population et le monde universitaire en consolidant les pôles universitaires de la ville. Aussi, ils aimeraient que les pôles universitaires soient identifiés dans la cartographie du PUM.

## 2.6.2 Territoires emblématiques

Le projet de PUM identifie quatre territoires emblématiques : l'archipel et ses cours d'eau, le mont Royal, le Vieux-Montréal et le centre-ville. Ces territoires constituent des repères majeurs dans la métropole et sont dotés de qualités paysagères, patrimoniales et naturelles exceptionnelles<sup>605</sup>. Afin de mettre en valeur ces espaces, la Ville consacre un chapitre complet du projet de PUM<sup>606</sup> à l'élaboration de stratégies de développement particulières pour chacun d'entre eux.

---

<sup>603</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 21; Table de concertation du quartier des grands jardins, doc. 9.51, p. 16 et 18.

<sup>604</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 26; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 5; Université Concordia, doc. 9.114, p. 6-7.

<sup>605</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 140.

<sup>606</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3.

Un très grand nombre de personnes participantes<sup>607</sup> font valoir qu'à l'exception de l'archipel et ses cours d'eau, les territoires emblématiques sont tous concentrés dans les quartiers centraux, principalement dans l'arrondissement de Ville-Marie. Pour citer un organisme : « *il faudrait éviter de donner l'impression que l'identité montréalaise se résume au centre-ville, au Vieux-Montréal, au mont Royal [...] et aux rives*<sup>608</sup> ». Ces personnes recommandent à la Ville d'intégrer d'autres territoires emblématiques au PUM, particulièrement dans les secteurs excentrés.

Le reste des interventions concernent soit l'un des quatre territoires emblématiques contenus dans le projet de PUM, soit des territoires qui pourraient potentiellement être ajoutés à la liste des territoires emblématiques.

### ◊ **Un meilleur accès à l'archipel et ses cours d'eau**

Afin de souligner le caractère insulaire de Montréal, le projet de PUM désigne comme territoire emblématique l'ensemble des cours d'eau bordant l'île — le fleuve Saint-Laurent, le lac Saint-Louis, le lac des Deux Montagnes et la rivière des Prairies —, leurs berges, ainsi que les îles de l'archipel. Les objectifs relativement à ce territoire concernent la préservation de la biodiversité, la valorisation du patrimoine lié à l'eau et l'amélioration de la connectivité et de l'accès aux berges<sup>609</sup>.

Le choix de faire de l'archipel et ses cours d'eau un territoire emblématique est salué par plusieurs organismes<sup>610</sup>. Ceux-ci insistent sur le fait que cela facilitera les interventions au niveau de la protection de la diversité, de la qualité de l'eau, de la résilience face aux changements climatiques et de l'équité dans l'accès à la nature.

Cela dit, des personnes<sup>611</sup> considèrent que les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ne sont pas suffisamment mises en valeur. Ces îles, considérées comme des sous-territoires dans le projet de PUM<sup>612</sup>, forment ensemble le parc Jean-Drapeau, rappellent-elles, un secteur riche en activités et projets de toutes sortes avec un potentiel récréatif et touristique énorme.

Par ailleurs, un groupe citoyen<sup>613</sup> demande à la Ville d'intégrer au parc Jean-Drapeau la presqu'île située à l'extrémité sud-ouest du port de Montréal connue sous le nom de Cité du Havre. Comme le parc Jean-Drapeau, fait-il valoir, la Cité du Havre a été aménagée durant l'Expo 67. Elle servait alors d'espace d'accueil et contenait des pavillons thématiques où les plus grandes réalisations technologiques et artistiques de

---

<sup>607</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'architecture et du patrimoine, doc. 5.7.19, p. 7; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 30; CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 4-5; Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 4 et 6-7.

<sup>608</sup> Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 7.

<sup>609</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 5 et 8-10.

<sup>610</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 5; Fondation Rivières, doc. 9.39, p. 2.

<sup>611</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 1<sup>er</sup> octobre 2024, Mobilité Nordique, doc. 4.7.1, p. 102 et 105; Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 11-12.

<sup>612</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 12.

<sup>613</sup> Habitat 67, doc. 8.41, p. 1 et 4.

l'époque ont été présentées à quelque 50 millions de personnes. En outre, ajoute-t-il, l'intégration de ce secteur au parc Jean-Drapeau faciliterait la conservation de son patrimoine naturel et architectural.

Dans un autre ordre d'idée, des organismes<sup>614</sup> soulèvent que le contact avec l'eau n'est pas assez valorisé dans le projet de PUM. En effet, expliquent-ils, malgré le fait que l'île de Montréal offre un grand potentiel d'accès à l'eau (plus de 70 km de berges), elle possède peu de plages et les berges sont majoritairement privatisées. Or, insistent-ils, l'interaction avec les cours d'eau offre de nombreux bienfaits tant physiques que psychologiques. C'est pourquoi, ces organismes encouragent la Ville à ajouter des précisions sur les accès physiques et visuels à l'eau et à déterminer des objectifs en matière de points d'accès à l'eau dans une perspective d'équité territoriale.

L'un d'eux<sup>615</sup> recommande la mise en place d'un projet pilote pour ouvrir à la baignade le bassin Jacques-Cartier, où chaque année une foule de gens sautent à l'eau à l'occasion du Grand Splash<sup>616</sup>. L'organisme affirme que le bassin est sécuritaire et que, selon les données du Réseau de suivi du milieu aquatique (RSMA), la qualité de l'eau y est excellente. De plus, il constituerait une attraction touristique qui pourrait avoir des retombées économiques.

### ◇ **Une meilleure protection du mont Royal**

Le territoire emblématique du mont Royal est délimité à l'est par l'avenue Duluth Ouest et par des lots bordant l'avenue de l'Esplanade et la rue Saint-Urbain; au sud par les rues Sherbrooke Ouest, McTavish, l'avenue du Docteur-Penfield et l'avenue Atwater; à l'ouest par la limite entre les villes de Montréal et de Westmount, par le chemin Summit Circle et l'avenue Oakland; au nord par le chemin Queen-Mary, la rue Jean-Brillant et l'avenue Gatineau; au nord-ouest par le boulevard Édouard-Montpetit, l'avenue Decelles, le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, l'avenue de Darlington, l'avenue Vincent-D'Indy et le boulevard du Mont-Royal<sup>617</sup>.

D'emblée, cette délimitation est contestée. Plusieurs organismes<sup>618</sup> estiment que les limites proposées par le projet de PUM ne permettent pas de planifier et coordonner de façon adéquate les interventions de protection et de mise en valeur de l'ensemble du massif de la montagne. Ils recommandent ainsi d'intégrer l'assise géologique de la montagne, laquelle s'étend vers le nord jusqu'à la rue Jean-Talon, vers l'ouest jusqu'à l'avenue Ballantyne et vers le sud jusqu'à la rue Sherbrooke, afin de mieux refléter l'ampleur réelle du territoire.

---

<sup>614</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 5-6; Fondation Rivières, doc. 9.39, p. 6; Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 10-11 et 21.

<sup>615</sup> Fondation Rivières, doc. 9.39, p. 2 et 7-16.

<sup>616</sup> Le Grand Splash est une série d'événements, organisés par la Fondation Rivières, qui se déroulent sur différents cours d'eau où la population est invitée à sauter à l'eau à des endroits qui ont le potentiel de devenir publics.

<sup>617</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 16.

<sup>618</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 4-5 et 19; CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 9.

Ensuite, le projet de PUM entend reconduire la notion de capacité limite de la montagne telle qu'énoncée dans le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal<sup>619</sup>. Pour ce faire, il propose un encadrement reposant sur trois dimensions : les hauteurs, les taux d'implantation et les milieux naturels reflétant les caractéristiques bâties et paysagères existantes<sup>620</sup>.

Une organisation<sup>621</sup> souligne que cette vision devrait être déclinée à l'échelle de l'ensemble des composantes paysagères naturelles et culturelles. Cela devrait inclure, entre autres, la couverture végétale, les ensembles humides et hydriques, le contrôle des constructions et des remblais, les stationnements, ainsi que l'éclairage.

Enfin, un organisme culturel<sup>622</sup> encourage la Ville à poursuivre ses efforts pour faire reconnaître le mont Royal au patrimoine mondial de l'UNESCO, renforçant ainsi son caractère emblématique.

### ◇ **Une meilleure sauvegarde du Vieux-Montréal**

Dans le projet de PUM, le Vieux-Montréal — aussi appelé site patrimonial de Montréal — est délimité par la rue Saint-Antoine au nord, le fleuve Saint-Laurent au sud, le Faubourg Québec avec les rues Saint-Hubert et Saint-André à l'est, et le faubourg des Récollets avec les rues McGill, De Longueuil et des Sœurs-Grises à l'ouest<sup>623</sup>.

Comme pour le mont Royal, la délimitation du territoire du Vieux-Montréal a suscité des commentaires. Une association locale<sup>624</sup> affirme que le Vieux-Montréal, ayant déjà atteint son potentiel de développement, ne peut rester un quartier vivant que si les faubourgs qui l'entourent continuent d'animer la zone. Autrement dit, l'association considère que la vitalité du Vieux-Montréal dépend de l'activité et de la présence des résidents des quartiers voisins, qui soutiennent les commerces et services locaux. Sans ce soutien, dit-elle, le quartier risque de se transformer en une zone purement touristique, perdant ainsi son dynamisme communautaire pour devenir une sorte de musée à ciel ouvert. Par ailleurs, ajoute-t-elle, pour les résidents et commerçants du territoire, le Vieux-Montréal ne se limite pas au seul site patrimonial, mais inclut également ses faubourgs, reconnus pour leur animation et la richesse de leur offre culturelle et gastronomique. Cette association considère donc que le territoire emblématique du Vieux-Montréal devrait englober le site patrimonial et ses faubourgs. Ainsi, ses limites intégreraient le territoire enclavé jusqu'à la rue Papineau à l'est et à la rue Viger au nord. Cette délimitation, conclut-elle, soulignerait l'interdépendance entre le site patrimonial et ses faubourgs dans le maintien d'une communauté vivante et dynamique.

---

<sup>619</sup> Ville de Montréal, Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal, 2009, p. 33, <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/1985473>.

<sup>620</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 18.

<sup>621</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 10-11 et 21.

<sup>622</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 35 et 45.

<sup>623</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 23.

<sup>624</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 3-5.

Au-delà de ces considérations géographiques, les objectifs du projet de PUM concernant le Vieux-Montréal visent principalement sa reconnaissance et sa sauvegarde<sup>625</sup>. Pour protéger le site patrimonial, le projet de PUM entend assurer la cohérence et la qualité des interventions dans le site et ses environs<sup>626</sup>. À cette fin, le document complémentaire exige que la réglementation d'urbanisme fixe des normes pour encadrer la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment situé à moins de 100 mètres des limites du site patrimonial. Ces normes doivent favoriser une transition harmonieuse sur le plan des hauteurs, des volumétries et de l'implantation afin de limiter l'effet de masse et les ruptures d'échelle<sup>627</sup>.

Sur la question de la protection et de la mise en valeur du site patrimonial, un groupe citoyen<sup>628</sup> remarque que, sur l'ensemble du territoire, le projet de PUM préconise la bonification de la connaissance des paysages et des secteurs patrimoniaux par une appréciation sensible des valeurs contextuelles, historiques, sociocommunitaires et culturelles, complétée par une analyse sectorielle rigoureuse visant à préserver le caractère d'ensemble des secteurs patrimoniaux (trame, forme urbaine, bâti, aménagements, paysages et vues)<sup>629</sup>.

Ce groupe aimerait qu'un tel exercice soit réalisé pour le cas spécifique du Vieux-Montréal. Il affirme que cela viendrait combler le vide laissé par l'absence d'un plan de conservation — prévu par la loi, mais non adopté par le ministère de la Culture et des Communications (MCC) — et offrirait des repères pour sa gestion, à l'instar du plan existant pour le site patrimonial du Mont-Royal<sup>630</sup>. Selon ce groupe, cette exigence devrait être inscrite dans la section portant sur le Vieux-Montréal du chapitre sur la mise en œuvre, en précisant les responsabilités de conservation et de valorisation entre le MCC et la Ville.

Ce même groupe<sup>631</sup> prétend que le périmètre de protection de 100 mètres prévu autour du site néglige le paysage environnant et les interfaces essentielles entre les quartiers. Selon lui, la gradation d'échelle proposée pour assurer des transitions harmonieuses manque d'ambition en omettant, par exemple, l'intégration des infrastructures routières dans la perspective du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie.

Il recommande donc à la Ville d'harmoniser les normes et critères applicables aux interventions (agrandissement, requalification, et nouvelle construction) dans le site patrimonial et ses faubourgs. Aussi, pour garantir une intégration architecturale réussie, le groupe souhaite que les projets d'agrandissement, de requalification ou de nouvelle construction sur le territoire du Vieux-Montréal et son périmètre de protection intègrent obligatoirement les avis du Conseil du patrimoine de Montréal, du Comité Jacques-Viger et du comité consultatif d'urbanisme (CCU).

---

<sup>625</sup> Ville de Montréal, *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 24.

<sup>626</sup> *Idem*.

<sup>627</sup> Ville de Montréal, *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 53.

<sup>628</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 6.

<sup>629</sup> Ville de Montréal, *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 152.

<sup>630</sup> Ville de Montréal, *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*, 2009, <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/1985473>.

<sup>631</sup> Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.18, p. 4-5.

## ◇ **Changer les limites du centre-ville**

Selon le projet de PUM, le territoire emblématique du centre-ville comprend le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie ainsi qu'une partie des arrondissements du Sud-Ouest et du Plateau-Mont-Royal<sup>632</sup>.

À l'instar des territoires emblématiques du mont Royal et du centre-ville, cette délimitation fait l'objet de critiques. Tout d'abord, plusieurs groupes<sup>633</sup> considèrent que le territoire emblématique du centre-ville est trop vaste. Ce très grand territoire (21 km<sup>2</sup>), avancent-ils, est constitué de plusieurs quartiers (Quartier chinois, Quartier des spectacles, Mille carré doré, Griffintown, Bridge-Bonaventure) possédant des caractéristiques historiques, urbaines et architecturales particulières et qui sont confrontés à des défis différents.

Certains de ces groupes<sup>634</sup> suggèrent à la Ville de diviser le territoire emblématique du centre-ville en sous-territoires, en tenant compte des personnalités propres à ses différents quartiers. L'objectif de cette division du territoire serait de mieux mettre en valeur les différents secteurs constituant le centre-ville.

D'autres groupes aimeraient plutôt que certains secteurs soient retirés du territoire. C'est le cas d'un groupe communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles<sup>635</sup> qui craint que les objectifs associés au développement du territoire emblématique du centre-ville entrent en contradiction avec le respect de l'esprit du lieu, notamment en matière de mise en valeur des richesses naturelles et patrimoniales. Ce groupe désire que la Ville exclue le quartier Pointe-Saint-Charles du territoire emblématique du centre-ville. Il aimerait, en outre, que le territoire emblématique intègre la notion d'interface pour les secteurs limitrophes de manière à tenir compte de leurs particularités.

C'est également le cas d'un groupe de protection du mont Royal<sup>636</sup>. Ce dernier constate que les territoires emblématiques du centre-ville et du mont Royal se superposent sur la portion au nord de la rue Sherbrooke. Il remarque également que certaines parties du site patrimonial du Mont-Royal sont tout simplement absorbées par le centre-ville. Le groupe demande à la Ville d'exclure les parties du territoire emblématique du centre-ville qui appartiennent au site patrimonial du Mont-Royal.

## ◇ **Des territoires additionnels**

La possibilité d'ajouter des territoires emblématiques est soulevée par plusieurs personnes. À cet égard, deux secteurs sont mentionnés : le quartier olympique et le canal de Lachine.

---

<sup>632</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 29.

<sup>633</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'architecture et du patrimoine — août 2024, doc. 5.7.19, p. 7; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 31-32 et 45; Action Gardien — CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 18-19.

<sup>634</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'architecture et du patrimoine — août 2024, doc. 5.7.19, p. 7; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 31-32 et 45.

<sup>635</sup> Action Gardien — CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 18-19.

<sup>636</sup> Les amis de la montagne, doc. 33, p. 9 et 20.

## — Quartier olympique

De nombreux organismes<sup>637</sup> aimeraient que la Ville reconnaisse le quartier olympique, soit le territoire formé par le parc Maisonneuve, le Parc olympique et l'Espace pour la vie, comme territoire emblématique. Ce secteur, plaident-ils, correspond en tout point à la définition d'un territoire emblématique; il constitue un point de repère important au sein de la métropole, comporte des qualités paysagères patrimoniales et naturelles exceptionnelles, représente l'identité montréalaise, agit comme un espace d'appropriation collective et bénéficie d'un rayonnement et d'une reconnaissance d'envergure internationale<sup>638</sup>. De surcroît, rappellent-ils, ce territoire comporte des institutions scientifiques renommées (Insectarium, Jardin botanique, Planétarium) et forme un espace récréatif et touristique majeur pour Montréal.

## — Canal de Lachine

Divers groupes<sup>639</sup> invitent la Ville à inclure le canal de Lachine dans la liste des territoires emblématiques du PUM. En tant que berceau industriel du Canada<sup>640</sup>, disent-ils, ce secteur réunit des dimensions patrimoniales et historiques, tout en possédant des qualités paysagères qui reflètent l'identité de Montréal. Reconnaître le canal de Lachine comme territoire emblématique, poursuivent-ils, offrirait ainsi une occasion unique de célébrer le passé industriel de Montréal tout en le reliant aux aspirations d'avenir de la métropole.

### 2.6.3 Repères emblématiques et corridors visuels

Dans le but de valoriser les territoires et les paysages emblématiques de Montréal, le projet de PUM développe deux outils de protection : les repères emblématiques et les corridors visuels<sup>641</sup>.

#### ◇ Repères emblématiques

Les repères emblématiques visent à préserver la visibilité et la prédominance d'éléments patrimoniaux du paysage bâti ou naturel de Montréal. En tout, 32 repères emblématiques sont inscrits dans le projet de PUM. Le document envisage plusieurs stratégies de protection, notamment l'établissement d'un rayon de protection de 100 mètres autour d'un repère emblématique. À l'intérieur de ce rayon, une gradation des hauteurs du bâti environnant, un dégagement permettant la visibilité du repère ainsi qu'une implantation et une volumétrie qui contribuent à mettre en valeur le repère doivent être assurés<sup>642</sup>.

Cet outil de protection de l'identité montréalaise a suscité des réactions contradictoires. Alors que certaines personnes considèrent qu'il constitue un obstacle supplémentaire au développement immobilier, d'autres croient que sa définition devrait être modifiée afin d'allonger la liste de repères emblématiques.

<sup>637</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'art et de la culture — août 2024, doc. 5.7.20, p. 6; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 30-31 et 45; Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 6-7 et 16; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 11 et 16.

<sup>638</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 3.

<sup>639</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 5; Solidarité Saint-Henri, doc. 9.109, p. 13.

<sup>640</sup> PME MTL Grand-Sud-Ouest, doc. 8.8, p. 18.

<sup>641</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 144.

<sup>642</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 27 et 87.

## — Un obstacle supplémentaire au développement immobilier

Les membres de l'industrie immobilière condamnent de manière quasi unanime l'ajout de protections pour des repères emblématiques. Le rayon de protection de 100 mètres et les normes encadrant les hauteurs sont les aspects ayant reçu le plus de critiques.

D'abord, le rayon de protection de 100 mètres est jugé exagéré. Des entreprises<sup>643</sup> constatent que cette nouvelle protection s'ajoute aux aires de protection des immeubles patrimoniaux du MCC. Celles-ci étant très nombreuses dans le cœur de la métropole, cette entreprise soutient que lorsqu'on leur additionne le rayon de protection de 100 mètres autour de repères emblématiques, presque tous les sites au centre-ville se trouvent à être protégés par l'un ou l'autre des deux régimes.

Une personne<sup>644</sup> remarque d'ailleurs que, sous ce régime de protection, beaucoup d'édifices importants n'auraient pas pu être construits. Par exemple, indique-t-elle, l'hôtel Fairmont Le Reine Élizabeth et l'édifice Sunlife — lui-même un repère emblématique — se trouvent dans le rayon de protection de la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde-et-Saint-Jacques-le-Majeur et n'auraient donc jamais vu le jour si la Ville avait appliqué les normes de protection prévues dans le projet de PUM.

Ensuite, plusieurs organisations<sup>645</sup> considèrent que les règles encadrant les hauteurs dans le rayon de protection sont trop strictes. Selon ces organisations, les règles prévues limiteraient la flexibilité des propositions architecturales, les volumétries et les densités résidentielles. Elles avancent que la construction d'immeubles de grande hauteur ne nuit pas forcément à la mise en valeur de repères intéressants. En effet, selon une personne participante<sup>646</sup>, ce n'est pas tant la hauteur d'un bâtiment qui a un impact sur la mise en valeur d'un repère d'intérêt, c'est plutôt la richesse de sa composition architecturale et de ses matériaux visibles.

Comme solution, des entreprises du secteur immobilier<sup>647</sup> recommandent que le PUM mise plutôt sur une approche qualitative. Elles invitent la Ville à protéger les repères emblématiques à l'aide d'objectifs et de critères clairs sur lesquels les entités possédant les repères emblématiques et le secteur immobilier pourraient tous s'entendre. En outre, elles aimeraient que le rayon de protection des immeubles faisant déjà partie d'un autre régime de protection soit retiré.

---

<sup>643</sup> Groupe MACH, doc. 8.32, Partie 1, p. 10; Fahey et associés Inc., doc. 8.47, p. 5-6.

<sup>644</sup> Bruno Collin, doc. 8.9, p. 5-6.

<sup>645</sup> Consortium Bridge-Bonaventure, doc. 8.27, p. 11; Groupe Mach, doc. 8.32, Partie 1, p. 10; Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 32; Groupe Tsatas inc., doc. 9.89, p. 9; Montoni et le fonds immobilier solidarité FTQ, doc. 9.97, p. 11.

<sup>646</sup> Bruno Collin, doc. 8.9, p. 6.

<sup>647</sup> Consortium Bridge-Bonaventure, doc. 8.27, p. 11; Groupe MACH, doc. 8.32, Partie 1, p. 10; Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 33; Fahey et associés Inc., doc. 8.47, p. 6.

### — Une liste de repères incomplète

Des organisations<sup>648</sup> constatent que les repères emblématiques sont presque tous situés dans le centre-ville ou sur le mont Royal. Le projet de PUM, déplorent-ils, omet les repères locaux présents dans les autres quartiers.

Afin de mieux refléter la diversité montréalaise, ces groupes recommandent à la Ville de modifier la définition des repères emblématiques afin qu'elle traduise l'importance des repères locaux. Ils encouragent ensuite la Ville à identifier des repères locaux dans chaque quartier, et de les inscrire au PUM.

### ◇ **Corridors visuels**

La désignation « corridor visuel » constitue un nouvel outil introduit par le projet de PUM pour remplacer le concept de « vue » utilisé dans le Plan d'urbanisme actuel<sup>649</sup>. L'objectif des corridors visuels est de mettre en valeur les territoires et paysages montréalais par la préservation de leur visibilité le long de certains axes<sup>650</sup>.

Durant la consultation, les corridors visuels ont fait l'objet d'une importante quantité de commentaires. Ils concernaient principalement trois aspects : la complexité des normes les entourant, la flexibilité des cotes d'altimétries<sup>651</sup> qui en découlent et la quantité de corridors retenus dans le projet de PUM.

### — Des normes très complexes

Tout d'abord, des groupes<sup>652</sup> trouvent que les explications contenues dans le projet de PUM concernant les corridors visuels peuvent porter à confusion. L'intrication des normes entourant les interactions entre les catégories de corridors visuels et les degrés d'intensification urbaine, combinée aux exigences relatives aux secteurs patrimoniaux présentent d'importants défis de compréhension, précisent-ils, d'autant plus que les explications sont présentées de manière fragmentaire et éparpillée.

Un organisme<sup>653</sup> souligne toutefois que les explications fournies par la Ville en réponse aux questions soumises lors de la séance d'information et de questions et réponses<sup>654</sup> sont beaucoup plus claires. Cet organisme aimerait que la Ville intègre ces explications au document final du PUM.

### — Des limites de hauteur controversées

Le document complémentaire du projet de PUM décrète que la réglementation d'urbanisme ne peut permettre une hauteur de bâtiment supérieure à celle du sommet le plus bas du mont Royal (204 m), sauf

---

<sup>648</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 21; Table de concertation du quartier des grands jardins, doc. 9.51, p. 16.

<sup>649</sup> Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (Rlrq c. C-11.4), chap. III, sect. II, §16, par. 155.

<sup>650</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 144.

<sup>651</sup> Une cote altimétrique correspond à l'élévation au-dessus du niveau de la mer de caractéristiques géographiques naturelles et artificielles. Aux fins du projet de PUM, les cotes d'altimétries représentent les limites de hauteurs imposées aux constructions par la réglementation urbanistique.

<sup>652</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 6-7; BC2, doc. 9.61, p. 20.

<sup>653</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 7.

<sup>654</sup> Réponses de la Ville de Montréal — 11 septembre 2024, doc. 5.2.1.

pour le massif du centre-ville, où il ne peut autoriser une hauteur supérieure à celle du sommet le plus haut du mont Royal (232,5 m). De plus, le document stipule que la réglementation ne peut autoriser aucune partie ni aucun équipement d'un bâtiment à dépasser en hauteur le seuil limite des paramètres de hauteur dans un corridor visuel « exceptionnel ». Quant aux corridors visuels « intéressants », le règlement peut autoriser qu'une partie ou un équipement dépasse le seuil limite de hauteur, sous réserve du respect de certains paramètres assurant l'intégration de la construction au paysage<sup>655</sup>.

La question des cotes altimétriques associées aux corridors visuels exceptionnels figure parmi celles ayant le plus soulevé les passions. D'un côté, elle provoque une levée de boucliers de la part d'entreprises œuvrant dans le secteur immobilier, de l'autre, des organisations de protection du patrimoine trouvent qu'elle laisse à désirer.

Du côté des sociétés immobilières, plusieurs<sup>656</sup> constatent que les limites de hauteurs strictes imposées par les corridors visuels exceptionnels font en sorte qu'il devient difficile d'agir sur les immeubles dépassant déjà les cotes altimétriques. Celles-ci craignent que le nouveau régime de protection des vues occasionne des pertes de droit, voire des préjudices. En effet, toute modification à ces immeubles, que ce soit pour la mise à jour des équipements mécaniques, la mise aux normes des dépassements du toit, ou l'aménagement d'une terrasse sur le toit, deviendra presque impossible, plaident-elles. Pour cette raison, ces sociétés demandent que la réglementation prévoie des normes d'exception dans ces cas afin d'assurer la flexibilité requise pour permettre certains dépassements, notamment pour les constructions et équipements hors toit. En outre, elles voudraient que le PUM incite les arrondissements à prévoir des balises pour l'exclusion des immeubles dépassant déjà les cotes altimétriques afin qu'il soit plus facile d'effectuer des modifications à ces bâtiments.

D'autres sociétés<sup>657</sup> vont plus loin. Elles avancent qu'en raison de leur rigidité, les limites de hauteur imposées par les corridors visuels exceptionnels auront un impact significatif sur le développement urbain et économique de Montréal à court, moyen et long terme. Qui plus est, ces sociétés affirment qu'il est parfaitement concevable de dépasser les cotes altimétriques tout en maintenant les vues. C'est pourquoi elles demandent que la Ville élimine la notion de cote altimétrique et que la mise en valeur des vues soit plutôt encadrée par des objectifs et critères qualitatifs évalués de manière discrétionnaire, comme c'est actuellement le cas.

À l'inverse, du côté des organismes de protection du patrimoine, plusieurs se prononcent en faveur des cotes altimétriques strictes que propose le projet de PUM. Soutenant l'importance de réaffirmer la prédominance du mont Royal dans la ville, ils<sup>658</sup> soutiennent le maintien des limites de hauteur associées au

---

<sup>655</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 26.

<sup>656</sup> Groupe MACH, doc. 8.32, Partie 1, p. 9-10; Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 21; BC2, doc. 9.61, p. 20.

<sup>657</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre en après-midi, Goldmanco, doc. 4.5.1, p. 25; Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre en après-midi, Bristol Realty Co. Ltd, doc. 4.5.1, p. 130-131; Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 31-33; Fahey et associés, doc. 8.47, p. 6 et 10; Canderel doc. 9.63, p. 1-2; Groupe Canvar, doc. 9.88, p. 4; Montoni et le Fonds immobilier de solidarité FTQ, doc. 9.97, p. 8.

<sup>658</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre, Les amis de la montagne, doc. 4.6.1, p. 115; Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 12.

sommet de la montagne. Ils s'attendent à ce que la Ville demeure ferme sur la question. L'un d'eux résume bien leur sentiment en affirmant qu'il doit être clair qu'à Montréal, « *the sky is not the limit*<sup>659</sup> ».

Bien qu'il soutienne le nouveau modèle, un organisme<sup>660</sup> avoue toutefois garder quelques doutes quant à son efficacité. Les mesures de protection des vues, avance-t-il, n'ont jusqu'à maintenant pas donné les résultats escomptés, et ce, particulièrement dans le cas des vues vers et depuis le mont Royal. Cela s'explique, selon lui, par l'absence de mesures contraignantes et par le manque d'obligations de suivi sous l'ancien régime de protection. Ainsi, bien qu'il voie d'un bon œil l'ajout de cotes altimétriques contraignantes, il aimerait que le PUM implante un suivi rigoureux des nouvelles mesures pour pouvoir en évaluer l'efficacité à intervalles réguliers.

Un autre organisme<sup>661</sup> remet en question la pertinence d'effectuer une distinction entre corridors « intéressants » et « exceptionnels ». Considérant la disparition de plusieurs vues au fil des ans, pour maximiser la protection des vues restantes, il estime que tous les corridors visuels devraient être classés exceptionnels. Quant aux craintes formulées par des sociétés immobilières, une firme d'urbanisme<sup>662</sup> remarque qu'il est tout à fait possible de maximiser la densité dans certains secteurs stratégiques, tout en respectant les limites de hauteurs prescrites.

### — Divergences sur la quantité de corridors

Le projet de PUM identifie 96 corridors visuels intéressants et 75 corridors visuels exceptionnels<sup>663</sup>. Tout comme les cotes altimétriques, la quantité de corridors visuels a provoqué des réactions diamétralement opposées : trop nombreux selon les uns, trop peu nombreux selon les autres.

Selon les personnes appartenant au premier groupe<sup>664</sup>, les corridors devraient se limiter à préserver la visibilité entre le fleuve Saint-Laurent et le mont Royal. Ces personnes estiment que les autres corridors risquent de réduire l'importance de ces deux repères majeurs et d'alourdir le paysage urbain avec des perspectives secondaires. De surcroît, selon elles, le nombre élevé de corridors visuels freine le développement urbain en limitant l'intensification urbaine intermédiaire et élevée dans le centre-ville.

Inversement, les gens composant le second groupe croient que le projet de PUM omet de protéger certaines vues d'un grand intérêt. D'abord, certaines personnes<sup>665</sup> s'étonnent de constater que le projet de

---

<sup>659</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre, Les amis de la montagne, doc. 4.6.1, p. 115.

<sup>660</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 6.

<sup>661</sup> Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 8.

<sup>662</sup> Logha urbanisme et immobilier, doc. 9.96, p. 6.

<sup>663</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 4 – Les fiches descriptives des corridors visuels exceptionnels et intéressants, doc. 3.112.

<sup>664</sup> Bruno Collin, doc. 8.9, p. 5; Cominar, doc. 9.73, p. 7; Groupe Canvar, doc. 9.88, p. 4.

<sup>665</sup> Les amis de la montagne, doc. 33, p. 7; Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 10.

PUM n'intègre pas toutes les vues incluses dans le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (PPMVMR). Elles demandent à la Ville de rectifier la situation en ajoutant les couloirs visuels manquants. Ensuite, un groupe<sup>666</sup> conseille de protéger les vues vers des éléments du patrimoine industriel montréalais, tel que le silo n°5 et l'enseigne Farine Five Roses. D'autres<sup>667</sup> suggèrent d'ajouter des corridors visuels vers des paysages emblématiques particuliers, par exemple, les lotissements agricoles de l'Institut Douglas, le bassin de La Prairie, les rapides de Lachine ou encore l'Oratoire Saint-Joseph.

Finalement, un organisme<sup>668</sup> insiste sur l'importance de tenir compte des vues lors de la création de quartiers complets. L'organisme rappelle que par le passé, dans des quartiers comme Griffintown, Angus ou le quartier Pointe-Nord de L'Île-des-Sœurs, l'absence de planification en matière de mise en valeur de paysages d'intérêt public a mené à leur privatisation.

## 2.6.4 Immeubles patrimoniaux

Reconnaissant l'importance de pérenniser les immeubles patrimoniaux, le projet de PUM mise sur l'entretien et l'occupation de ces immeubles<sup>669</sup>. La Ville exige également que la réglementation d'urbanisme prévoit des normes ou critères visant la conservation et la mise en valeur des éléments caractéristiques des immeubles patrimoniaux<sup>670</sup>.

Les commentaires et recommandations formulés durant la consultation portaient sur divers enjeux spécifiques concernant la stratégie de la Ville en matière de pérennisation des immeubles patrimoniaux. La section qui suit aborde tour à tour cinq de ces enjeux :

- les craintes au sujet des effets sur le développement immobilier;
- le manque d'ambition des cibles;
- les considérations particulières pour les lieux de cultes;
- le potentiel de l'occupation transitoire;
- l'apport des spécialistes de l'artisanat.

### — Un autre frein au développement urbain

La quantité d'immeubles patrimoniaux inscrite au projet de PUM ainsi que les règles de protection qui y sont associées inquiètent plusieurs entreprises du secteur immobilier<sup>671</sup>. À l'instar des normes de mises en valeur

---

<sup>666</sup> Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 19.

<sup>667</sup> Les amis du parc Angrignon, doc. 8.39, p. 9-10; Pierre Marcoux, doc. 9.129, p. 26.

<sup>668</sup> Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 8.

<sup>669</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 154.

<sup>670</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 28-30.

<sup>671</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation sur les enjeux de la promotion immobilière, doc. 5.7.27, p. 6; Groupe MACH, doc. 8.32, Partie 1, p. 6; Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 32-33.

destinées aux repères emblématiques et aux corridors visuels, le cadre visant à sauvegarder les immeubles patrimoniaux est vu comme encore un obstacle au développement immobilier. Les principales critiques portées à la stratégie de mise en valeur des immeubles patrimoniaux concernent la quantité d'immeubles retenus ainsi que la rigidité des critères de protection.

Certaines entreprises<sup>672</sup> constatent que la liste des immeubles patrimoniaux<sup>673</sup> est d'une longueur appréciable qui « *témoigne d'un élargissement notable de la notion d'immeuble patrimonial*<sup>674</sup> ». La méthodologie ayant été utilisée pour définir cette liste n'étant pas détaillée dans le projet de PUM, celles-ci peinent à comprendre les critères qui ont servi à l'identification de certains bâtiments. Pour cette raison, plusieurs entreprises<sup>675</sup> incitent la Ville à rendre publiques la méthodologie et les fiches d'évaluations ayant servi à dresser la liste des immeubles patrimoniaux. Un organisme<sup>676</sup> va encore plus loin et demande à la Ville de revoir à la baisse le nombre d'immeubles patrimoniaux identifiés dans le PUM.

Par ailleurs, des groupes<sup>677</sup> soutiennent qu'il est tout à fait possible d'assurer un développement urbain intelligent qui valorise les immeubles patrimoniaux sans avoir recours à des règles aussi rigides. Au demeurant, poursuivent ces groupes, un développement intelligent est même susceptible de générer des investissements qui pourraient être utilisés pour assurer la sauvegarde de ces immeubles. Ainsi, ils recommandent à la Ville d'intégrer des critères d'évaluation visant à encourager le développement de projets immobiliers d'envergure, de manière à générer des investissements qui permettront de garantir la conservation et la restauration des immeubles patrimoniaux.

### — Des cibles trop peu ambitieuses

Le projet de PUM fixe une cible de protection pour les immeubles patrimoniaux en deux volets. Premièrement, d'ici 2050, le taux d'occupation pérenne des immeubles patrimoniaux municipaux devra rester au niveau actuel, soit 90 %. Deuxièmement, l'indice moyen de vétusté de ces immeubles devra atteindre un maximum de 30 %, contre 32 % en 2024<sup>678</sup>.

Une organisation de protection du patrimoine<sup>679</sup> trouve cette cible décevante eu égard aux enjeux importants auxquels font face les composantes essentielles de Montréal. D'abord, elle rappelle qu'une baisse de vétusté de 2 % correspond généralement à la marge d'erreur. Ensuite, elle critique le fait que la

---

<sup>672</sup> Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 32-33; Fahey et associés inc., doc. 8.47, p. 6 et 10.

<sup>673</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 3 — Liste des immeubles patrimoniaux, doc. 3.111.

<sup>674</sup> Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 32.

<sup>675</sup> Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 32-33; Fahey et associés inc., doc. 8.47, p. 6 et 10; Streetworks Development, doc. 9.50, p. 5-6.

<sup>676</sup> Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 33.

<sup>677</sup> Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.38, p. 32 et 43; MC Finance Inc., doc. 8.43, p. 14 et 16.

<sup>678</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 – Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. 8.

<sup>679</sup> Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 10-11.

cible ne s'applique qu'aux immeubles patrimoniaux de propriété municipale. Comme elle l'écrit : « *que la Ville vise une démarche exemplaire dans la gestion du patrimoine dont elle est fiduciaire est excellent. Mais cela ne peut l'exempter de ses responsabilités de veiller au patrimoine et aux paysages sur son territoire, notamment ceux de propriété privée, institutionnelle ou communautaire*<sup>680</sup> ».

L'organisation recommande à la Ville de compléter les cibles du PUM en matière de protection des immeubles patrimoniaux afin d'intégrer le patrimoine non municipal. En outre, elle évoque la possibilité d'ajouter d'autres thèmes ou types de patrimoine qui pourraient faire l'objet d'une attention, comme le patrimoine industriel ou la question de la désaffectation ou de la vacance.

### — Le cas des lieux de cultes

Les lieux de cultes patrimoniaux bénéficient d'une attention particulière dans le projet de PUM. Reconnaissant que leur monumentalité et leurs attributs architecturaux en font souvent des repères visuels, le document suggère des stratégies afin de les pérenniser.

Pour maintenir une dimension collective et garantir l'accès public, la Ville souhaite diversifier les activités permises dans ces édifices en favorisant des usages culturels, sociocommunautaires ou d'enseignement<sup>681</sup>. Ainsi, le document complémentaire précise que, pour les lieux de cultes patrimoniaux classés comme incontournables (AA), exceptionnels (A) ou non évalués (NÉ), un usage commercial, de bureau ou résidentiel ne pourra être autorisé que dans un bâtiment attenant dont la vocation historique n'est pas liée à la pratique culturelle<sup>682</sup>.

Une autre stratégie du projet de PUM consiste à encadrer strictement les projets de construction ou de transformation visant des lieux de culte patrimoniaux incontournables (AA), exceptionnels (A) ou non évalués (NÉ), notamment dans le cas de requalifications<sup>683</sup>. Par ailleurs, puisque la valeur patrimoniale de nombreux lieux de culte n'a pas encore été évaluée, le projet de PUM prévoit de confier aux arrondissements la responsabilité de réaliser une caractérisation patrimoniale de tous les lieux de culte inscrits à la liste des immeubles patrimoniaux<sup>684</sup>.

Les commentaires recueillis se focalisent principalement sur les églises patrimoniales. D'ailleurs, il convient de rappeler que les églises constituent la majeure partie des lieux de culte patrimoniaux<sup>685</sup>. Plusieurs

---

<sup>680</sup> Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 11.

<sup>681</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 155.

<sup>682</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 31-32.

<sup>683</sup> *Ibid.*, p. 30-31.

<sup>684</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 50.

<sup>685</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 3 — Liste des immeubles patrimoniaux, doc. 3.1.11, p. 6-8, 11, 18-20, 25, 29-30, 34, 39-41, 44, 65, 70, 77-78, 82, 88-90, 94, 97, 105-107, 111-112, 148-150 et 155-157.

organisations<sup>686</sup> soulignent que, comme dans l'actuel Plan d'urbanisme, le projet de PUM classe presque toutes les églises en tant qu'édifices patrimoniaux. Elles constatent de surcroît que la majorité de ces églises se voient attribuer le statut « non évalué » (NÉ).

Comme ces immeubles non évalués sont soumis aux mêmes restrictions que ceux jugés incontournables (AA) ou exceptionnels (A)<sup>687</sup>, ces organisations estiment que la Ville impose des règles de protection trop contraignantes. En limitant les usages autorisés, plaident-elles, le projet de PUM complique la requalification — et par extension, la pérennisation — de ces édifices, même si certains pourraient, en fin d'analyse, présenter une faible valeur patrimoniale.

Pour remédier à cette situation, ces organisations demandent à la Ville de compléter l'analyse de la valeur patrimoniale de toutes les églises non évaluées dans les plus brefs délais. Selon elles, cette démarche permettrait d'identifier et de redéfinir les usages futurs, facilitant ainsi la préservation et la revalorisation des églises par le biais de la requalification.

Cela dit, plusieurs organismes<sup>688</sup> préviennent la Ville qu'il serait irréaliste de tenter de protéger toutes les églises de la ville, compte tenu de leur grand nombre et des défis que pose leur requalification (volume imposant, coûts élevés de rénovation, difficulté à trouver des usages adaptés); des choix doivent être faits. C'est pourquoi ils affirment que l'analyse de la valeur patrimoniale devra établir une hiérarchisation qui distingue les églises devant être intégralement protégées de celles pour lesquelles une flexibilité d'usages pourrait faciliter la protection.

Selon ces mêmes organismes<sup>689</sup>, une approche flexible et adaptable en ce qui a trait aux usages et aux projets de transformation constituerait la planche de salut des églises désaffectées. Or, ils constatent que le PUM laisse peu de marge de manœuvre du fait des règles strictes définies dans le document complémentaire. Qui plus est, rappellent-ils, la requalification des églises pour des usages publics ou sociocommunautaires — comme le souhaite la Ville — nécessiterait des investissements importants que ni la Ville ni les organismes communautaires ne pourraient assumer seuls.

En conséquence, ces organismes recommandent à la Ville d'accorder une plus grande flexibilité d'usages aux églises qui ne sont pas classées incontournables (AA). L'un d'eux<sup>690</sup> suggère de privilégier les usages publics et sociocommunautaires, tout en autorisant d'autres usages (résidentiel, commercial ou de bureau)

---

<sup>686</sup> Archidiocèse catholique romain de Montréal, doc. 8.6, p. 4 et 7-8; Hochelab, doc. 9.90, p. 4-5.

<sup>687</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 30-32.

<sup>688</sup> Archidiocèse catholique romain de Montréal, doc. 8.6, p. 1-2; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 23-34; Hochelab, doc. 9.90, p. 5; Centre culturel et communautaire Sainte-Brigide, doc. 9.126, p. 3.

<sup>689</sup> Archidiocèse catholique romain de Montréal, doc. 8.6, p. 4 et 7; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 24; Lemay, doc. 8.24, p. 9; Hochelab, doc. 9.90, p. 6; Centre culturel et communautaire Sainte-Brigide, doc. 9.126, p. 3.

<sup>690</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 24.

à condition d'intégrer une dimension publique ou sociocommunautaire. Il suggère aussi à la Ville d'élargir la notion d'usages sociocommunautaires pour inclure, par exemple, le logement social.

D'autres organismes<sup>691</sup> attirent l'attention sur un projet pilote initié par l'arrondissement de Ville-Marie en 2023 qui autorise des usages supplémentaires dans des églises ciblées. Bien que ce projet n'ait pas répondu à l'ensemble des enjeux de requalification, ces organismes saluent néanmoins l'innovation de la démarche et son potentiel pour assurer la pérennisation des églises. Ils déplorent cependant que le PUM ne fasse aucune référence à ce projet pilote et exhortent la Ville à l'intégrer dans le PUM.

### — Occupation transitoire comme stratégie de pérennisation

Une des stratégies préconisées par le projet de PUM pour pérenniser les immeubles patrimoniaux consiste à soutenir le développement d'approches « *douces, innovantes, écologiques, respectueuses des valeurs patrimoniales de ces lieux et en privilégiant la participation citoyenne*<sup>692</sup> ».

Un organisme<sup>693</sup> considère que le PUM gagnerait à nommer explicitement l'occupation transitoire comme faisant partie des approches susmentionnées. Selon cet organisme, l'occupation transitoire peut être un levier de pérennisation des immeubles patrimoniaux. En plus de prévenir la vacance et la dégradation du patrimoine bâti, écrit-il, chaque projet d'occupation transitoire doit contenir une vision à long terme, ce qui favorise l'émergence de projets immobiliers collectifs sur le long terme. En révélant de manière concrète les avantages de certains usages, poursuit-il, l'occupation transitoire a le potentiel d'inciter tant les pouvoirs publics que les propriétaires du secteur privé à accélérer la décision de transformer définitivement un bâtiment.

Cet organisme recommande donc d'intégrer explicitement au PUM l'occupation transitoire comme moyen de préservation du patrimoine. Il propose aussi à la Ville de mettre en place un programme structuré de soutien à l'occupation transitoire pour les immeubles patrimoniaux vacants.

### — L'expertise essentielle des métiers d'art

Des groupes du secteur des métiers d'art<sup>694</sup> remarquent que le PUM se fait muet sur la contribution significative que peuvent apporter les spécialistes de l'artisanat à la conservation des immeubles patrimoniaux. Pourtant, soutiennent-ils, ces spécialistes jouent un rôle de premier plan dans la restauration et la réhabilitation du patrimoine bâti.

Ces groupes soulignent que les spécialistes de l'artisanat possèdent une connaissance approfondie des méthodes et matériaux anciens, tout en ayant préservé et enrichi leur expertise des techniques

---

<sup>691</sup> Archidiocèse catholique romain de Montréal, doc. 8.6, p. 2; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 24 et 40.

<sup>692</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, doc. 3.1.2, p. 154.

<sup>693</sup> Entremise, doc. 9.136, p. 6, 8-10 et 14.

<sup>694</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur des métiers d'art, doc. 5.7.25, p. 5-7; Conseils des métiers d'art du Québec, doc. 9.127, p. 5, 8-10 et 12.

traditionnelles. Ils ajoutent que leur méthodologie, incluant l'analyse des besoins, la recherche documentaire et la documentation des interventions, est particulièrement adaptée à la conservation du patrimoine bâti.

En outre, ces mêmes groupes indiquent que les immeubles patrimoniaux, particulièrement les bâtiments industriels, peuvent constituer des espaces parfaits pour la pratique des métiers d'art. De surcroît, du fait de leur expertise, les spécialistes des métiers d'art peuvent les entretenir et les restaurer.

Ainsi, les gens du secteur demandent à la Ville d'impliquer davantage les spécialistes des métiers d'art dans les projets de restauration et de réhabilitation des immeubles patrimoniaux. Pour ce faire, ils encouragent le développement d'une approche collaborative et multidisciplinaire en amont des projets. D'autre part, ils recommandent aussi d'intégrer au PUM un paragraphe traitant de la réappropriation des immeubles patrimoniaux par des métiers d'art.

## 2.6.5 Patrimoine immatériel

Outre quelques mentions çà et là<sup>695</sup>, la question du patrimoine immatériel est peu traitée dans le projet de PUM. Selon un organisme<sup>696</sup>, cela est peu surprenant considérant qu'il est encore peu commun d'allier patrimoine immatériel et aménagement urbain. Pourtant, soutient cet organisme, l'intégration de la protection du patrimoine immatériel dans les plans d'urbanisme possède plusieurs avantages, comme, entre autres, le renforcement de la cohésion sociale et du sentiment d'identité, la mise en place de structures informelles de soutien social ou encore l'établissement d'une communication intergénérationnelle.

Durant la consultation, plusieurs personnes ont formulé des recommandations en lien avec le patrimoine immatériel. Leurs interventions concernent les pratiques autochtones, le patrimoine historique, la vie nocturne, les quartiers culturels et le savoir-faire artisanal.

### — Soutenir la préservation et la transmission des pratiques autochtones

De l'avis de plusieurs personnes participantes<sup>697</sup>, la présence historique des peuples autochtones sur l'île de Montréal reste trop souvent invisible, malgré des millénaires d'occupation et de contributions à l'identité locale. Ces personnes croient que le projet de PUM doit définir des mesures correctives concrètes en ce sens, notamment en matière de préservation des langues autochtones, des pratiques sportives et célébratoires, et des traditions culinaires.

---

<sup>695</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 142; Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 26 et 33; Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 49.

<sup>696</sup> Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 9.127, p. 7-8.

<sup>697</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 5-6; Atelier Ry Arp, doc. 9.60, p. 30-31; Université Concordia, doc. 9.114, p. 9.

Pour ce qui est de la sauvegarde du patrimoine linguistique des Premières Nations, des membres de la communauté des Premiers Peuples<sup>698</sup> recommandent à la Ville de donner plus de place aux langues autochtones dans l'espace public. Cela pourrait être fait, entre autres, par l'ajout de texte en langues autochtones dans l'affichage public ou par une offre de services en langues autochtones.

Quant aux pratiques reliées aux célébrations et aux sports, un organisme<sup>699</sup> propose d'aménager un espace polyvalent symbolisant un lien renouvelé entre la ville et son héritage autochtone. Cet espace pourrait être aménagé dans un parc-nature comme celui de la cour Turcot. On pourrait y tenir un pow-wow annuel et y installer un terrain de crosse ainsi que des lieux de cérémonie autochtone.

En ce qui a trait aux traditions culinaires, un conseil de politiques alimentaires<sup>700</sup> remarque que le PUM prévoit d'offrir un accompagnement aux communautés autochtones afin d'identifier des espaces publics et privés pouvant être consacrés aux pratiques et à la transmission des savoirs traditionnels<sup>701</sup>. Tout en saluant cette mesure, le conseil considère toutefois qu'elle devrait être complétée pour encourager la transmission des savoirs et traditions culinaires. Il recommande à la Ville de préciser que les espaces visés par la mesure doivent également répondre aux exigences de la gestion alimentaire, notamment en assurant des conditions optimales pour l'entreposage, le maintien de la chaîne de froid, l'accès à l'eau et la mise à disposition d'équipements de cuisine adaptés.

### — Mettre en valeur le patrimoine historique

Un organisme culturel<sup>702</sup> affirme que le projet de PUM manque de perspective historique. Une telle perspective est pourtant essentielle, explique-t-il, car c'est en construisant une mémoire commune et en inscrivant la ville dans une continuité que l'on génère un véritable sentiment d'appartenance. Afin d'ajouter une perspective historique au Montréal de 2050, des groupes recommandent la mise en valeur de deux éléments : les tracés fondateurs et l'histoire des communautés locales.

Premièrement, plusieurs organismes<sup>703</sup> reprennent une recommandation du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger<sup>704</sup> (comité mixte) au sujet des tracés fondateurs. À l'instar du comité mixte, ces organismes recommandent à la Ville d'inscrire au PUM des mesures visant la préservation et la mise en valeur de ces tracés, à savoir, le boulevard Saint-Laurent et le boulevard Gouin, le chemin de la Côte-des-Neiges, le chemin Upper-Lachine et les autres côtes et montées<sup>705</sup>.

---

<sup>698</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des Autochtones — octobre 2024, doc. 5.7.11, p. 6.

<sup>699</sup> Atelier Ry Arp, doc. 9.60, p. 30-31.

<sup>700</sup> Conseil du système alimentaire montréalais, doc. 8.59, p. 7.

<sup>701</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 47.

<sup>702</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 7.

<sup>703</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 26; Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 7; Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 9.

<sup>704</sup> Avis préliminaire du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, doc. 14, p. 11-12, cité par Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 9.

<sup>705</sup> À l'époque de la Nouvelle-France, les « côtes » étaient des divisions territoriales qui formaient la base de la structure initiale de l'occupation du sol sur l'île de Montréal. Les « montées » étaient des chemins de liaison reliant les côtes.

Pour ce faire, un de ces organismes<sup>706</sup> propose de doter les tracés fondateurs de panneaux d'information similaires à ceux dont bénéficient les parcs et les œuvres d'art public. L'organisme invite la Ville à lancer un projet pilote dans un secteur ciblé, en partenariat avec une société d'histoire locale. Dans un premier temps, il s'agirait de réaliser un travail d'inventaire et d'identification qui permettrait d'obtenir des informations approfondies sur l'origine et la signification de ces rues. Puis, des panneaux où figureraient les informations recueillies seraient disposés le long des tracés.

Ensuite, de nombreux groupes<sup>707</sup> proposent à la Ville de mettre en valeur l'histoire des communautés de quartier en intégrant leurs récits et leurs identités aux espaces publics. Cela permettrait de renforcer l'inclusion, le sentiment d'appartenance et la représentation de la diversité montréalaise.

Dans cette perspective, des organisations<sup>708</sup> proposent la création de parcs de quartier intégrant une exposition à ciel ouvert ou un parcours ludique rendant hommage à l'histoire de la communauté locale. Elles citent le parc Superkilen à Copenhague comme exemple de cette démarche. Une autre organisation<sup>709</sup> suggère de reconnaître l'histoire des secteurs économiques de la ville à l'aide de panneaux d'information éclairés. Ces panneaux seraient installés dans des endroits stratégiques afin que les gens puissent s'arrêter pour les lire et mieux connaître l'histoire des entreprises passées et présentes du secteur.

### — Préserver la vitalité nocturne

Dans le projet de PUM, la Ville affirme vouloir mener un chantier en collaboration avec les arrondissements et les organismes du milieu culturel pour assurer le renouvellement des différents outils, balises et réglementations de façon à favoriser la vie culturelle et économique nocturne. La Ville entend également lancer un projet pilote de secteur de vitalité nocturne dans le centre-ville, doté d'une gouvernance collaborative, ce qui permettrait de tester des initiatives innovantes au sein d'un quartier riche en activités culturelles et économiques nocturnes<sup>710</sup>.

Selon plusieurs organismes<sup>711</sup>, cette approche est bienvenue, mais insuffisante. Ceux-ci soulignent que la vie nocturne montréalaise constitue un patrimoine immatériel inscrit dans l'ADN de la métropole et que, malheureusement, indiquent-ils, celle-ci se trouve à un carrefour critique. Selon ces organismes, depuis une dizaine d'années, une conjonction de pressions menace la vitalité nocturne de Montréal. Durant la consultation, trois facteurs contribuant au déclin des nuits montréalaises ont été identifiés : l'embourgeoisement de quartiers historiquement voués à la création, la réglementation en matière de bruit et la réduction des services de transport collectif.

---

<sup>706</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 26-27.

<sup>707</sup> Quartier des arts du cirque, doc. 8.10, doc. 8.10, p. 33-34; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 25; SDC District Central, doc. 9.130, p. 9.

<sup>708</sup> Quartier des arts du cirque, doc. 8.10, p. 33-34; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 25.

<sup>709</sup> SDC District Central, doc. 9.130, p. 9.

<sup>710</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 40 et 72.

<sup>711</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 8.19, p. 15; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 19; Les Scènes de Musique Alternatives du Québec (Les SMAQ), doc. 8.55, p. 5-6; Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 14.

Une association culturelle<sup>712</sup> avance que l'embourgeoisement et la spéculation immobilière des quartiers centraux représentent une menace existentielle pour les salles de diffusion indépendantes. D'abord, dit-elle, la hausse importante des loyers dans les quartiers centraux met une pression insoutenable sur les petites salles qui, faute de pouvoir assumer les coûts supplémentaires, sont parfois expulsées.

Cette association recommande à la Ville de créer, en collaboration avec des partenaires publics et privés, un organisme chargé d'acquérir et de gérer les immeubles hébergeant des salles de diffusion indépendantes. Cette structure, précise-t-elle, aurait pour mandat de sécuriser l'occupation pérenne des salles en stabilisant les coûts d'exploitation et en les plaçant à l'abri des spéculations immobilières.

L'embourgeoisement des quartiers centraux, affirment des groupes<sup>713</sup>, crée également des tensions au niveau de la cohabitation. En effet, soutiennent-ils, avec l'apparition d'un nombre croissant de logements dans les quartiers où se trouve la majeure partie des salles de diffusion, les plaintes pour nuisance contre des salles de diffusion se sont multipliées. Ces plaintes à répétition, poursuivent ces groupes, ont déjà forcé des lieux existant depuis des décennies à fermer leurs portes (exemple : le Divan Orange, La Tulipe) et si la Ville ne change pas sa réglementation, d'autres salles pourraient être forcées de mettre la clé sous la porte.

Pour régler la situation, ces groupes suggèrent deux solutions. Premièrement, ils demandent à la Ville d'adapter à brève échéance les normes de bruit aux réalités des activités culturelles nocturnes. Plus spécifiquement, ils aimeraient que le règlement B-3 soit repensé en collaboration avec des spécialistes en acoustique, en établissant des seuils de décibels objectifs et des catégories distinctes selon les typologies de lieux (capacité d'accueil, programmation nocturne). Par la suite, poursuivent-ils, un projet pilote pourrait être lancé dans des quartiers mixtes (Plateau-Mont-Royal, Ville-Marie) afin de tester les nouvelles normes.

Deuxièmement, les groupes recommandent à la Ville d'adopter le principe d'agent de changement. Ce principe, expliquent-ils, place la responsabilité de l'atténuation des nuisances sur l'entité qui introduit le changement — qu'il s'agisse d'un nouvel ensemble résidentiel ou d'une nouvelle salle de spectacle. Concrètement, tout projet résidentiel situé dans un périmètre défini autour d'un lieu culturel devrait intégrer des mesures d'insonorisation (fenêtres renforcées, matériaux acoustiques) pour préserver à la fois la tranquillité des occupants et la viabilité des salles.

La question de la mobilité nocturne est soulevée par plusieurs organismes<sup>714</sup>. Ceux-ci constatent que la réduction de la fréquence de passages des autobus durant la nuit participe à l'affaiblissement de l'écosystème nocturne montréalais. En effet, disent-ils, la population ne peut pas participer aux événements nocturnes si elle ne peut pas s'y rendre. Comme solution, un de ces organismes<sup>715</sup> soumet l'idée de lancer

---

<sup>712</sup> Les Scènes de Musique Alternatives du Québec (Les SMAQ), doc. 8.55, p. 2-3 et 8.

<sup>713</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 20-21; Les Scènes de Musique Alternatives du Québec (Les SMAQ), doc. 8.55, p. 5-6.

<sup>714</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'architecture et du patrimoine — août 2024, doc. 5.719, p. 9; Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 8.19, p. 15; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 19.

<sup>715</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 8.19, p. 15.

un projet pilote de transport nocturne intermédiaire. L'objectif de ce projet, dit l'organisme, serait de relier les quartiers résidentiels aux pôles culturels de la Ville en dehors des périodes de service du métro.

### — Quartiers culturels

Quelques groupes<sup>716</sup> regrettent l'absence de reconnaissance des quartiers culturels dans le projet de PUM. Pour ces groupes, des quartiers comme la Petite Italie, les Quartiers du Canal, le Petit Maghreb ou encore le Petit Portugal, avec leur histoire, leur patrimoine et leur identité propres, enrichissent l'identité montréalaise. Ils recommandent donc à la Ville d'inscrire ces quartiers dans le PUM et de mettre en place des mesures pour préserver et valoriser leur singularité culturelle.

### — Protéger le savoir-faire artisanal

Plusieurs organismes<sup>717</sup> soulignent que le projet de PUM omet de mentionner l'expertise artisanale dans des domaines tels que le vitrail, la maçonnerie ou la forge. Or, cette expertise constitue un patrimoine immatériel précieux qui enrichit l'identité plurielle de Montréal et, comme mentionné précédemment<sup>718</sup>, contribue à l'entretien et à la rénovation du patrimoine bâti.

Ils estiment que l'aménagement urbain peut jouer un rôle clé dans la préservation de ce savoir-faire, notamment grâce à une réglementation protectrice dans les zones regroupant les spécialistes des métiers d'art. Dans cet esprit, ils recommandent à la Ville de maintenir une mixité d'usages dans certains secteurs des quartiers centraux, comme le quartier des artisans dans Bridge-Bonaventure, afin de soutenir et valoriser l'expertise artisanale montréalaise.

## 2.6.6 Art et culture

Une quantité importante d'organismes<sup>719</sup> ont fait part de leur consternation devant le peu de place qu'occupent l'art et la culture dans le projet de PUM. Certes, précisent ces organismes, quelques éléments sont présents, mais ils restent fragmentaires, ce qui rend difficile l'émergence d'une vision culturelle globale. Qui plus est, ajoutent certains<sup>720</sup>, ces quelques éléments ne sont traités que sous la loupe des équipements ou des événements.

---

<sup>716</sup> Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 16; ASDCM, doc. 9.133, p. 9.

<sup>717</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur des métiers d'art — août 2024, doc. 5.7.25, p. 5-7; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 9-10; Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 9.127, p. 3 et 6-7.

<sup>718</sup> Voir la section 2.6.4 *Immeubles patrimoniaux* à la sous-section *L'expertise essentielle des métiers d'art*.

<sup>719</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Culture Montréal, doc. 4.6.1, p. 66; Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'architecture et du patrimoine — août 2024, doc. 5.7.19, p. 9; Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'art et de la culture — août 2024, doc. 5.7.20, p. 5; Coalition montréalaise des Tables de quartier, doc. 9.72, p. 10; Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 9.127, p. 11.

<sup>720</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'architecture et du patrimoine — août 2024, doc. 5.7.20, p. 9; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 25; Culture Montréal, doc. 8.34, p. 7.

Pourtant, des groupes de tous les milieux insistent sur le fait que l'art et la culture font partie de l'identité intrinsèque de Montréal. Par exemple, un organisme culturel rappelle que même si la ville a été un centre économique avant d'être une métropole culturelle, « *son extraordinaire foisonnement créatif artistique et culturel est incontestablement sa signature contemporaine*<sup>721</sup> ». Cet organisme rappelle d'ailleurs que le premier Plan d'urbanisme de la ville, en 1992, annonçait dès son premier chapitre que « *qui dit Montréal, dit culture*<sup>722</sup> » et considérait que « *la fonction culturelle constitue une des assises du rayonnement de Montréal*<sup>723</sup> ».

Des gens d'affaires partagent cette vision et affirment que « *l'art et la culture sont essentiels pour définir l'image unique de Montréal [...] tout en renforçant le sentiment d'appartenance des résidents*<sup>724</sup> ». Ils ajoutent que l'identité culturelle de la ville est également ce qui fait sa renommée à l'international. En 2023, relatent-ils, 40 % des 11 millions de touristes ayant visité Montréal l'ont choisie en raison de son offre culturelle<sup>725</sup>.

Outre l'aspect identitaire, plusieurs personnes soulignent l'importante contribution que peuvent avoir l'art et la culture dans différents domaines. Par exemple, selon des groupes du milieu de la culture<sup>726</sup>, les aménagements culturels peuvent être utilisés comme leviers économiques. En effet, disent-ils, l'implantation d'équipements culturels (théâtres, salles de concert, cinémas) dans un quartier peut encourager le développement économique local. Comme exemple, ils mentionnent que la revitalisation du quartier Rosemont après la renaissance du cinéma Beaubien en 2001 constitue un cas d'école en la matière.

Un groupe de jeunes<sup>727</sup> soulève que la culture peut aussi contribuer à changer des comportements, notamment en fait de mobilité. À titre d'exemple, le groupe avance que la normalisation de l'utilisation du transport actif à la télévision ou au cinéma pourrait convaincre des gens de miser davantage sur des modes de transport actifs pour leurs déplacements.

Eu égard à toutes ces considérations, une grande quantité de groupes<sup>728</sup> demandent résolument à la Ville d'intégrer l'art et la culture de manière transversale à l'ensemble des orientations du PUM. L'art et la culture, selon eux, devraient être greffés aux orientations actuelles à l'aide d'objectifs additionnels portant sur les

---

<sup>721</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 6-7.

<sup>722</sup> Ville de Montréal, *Réussir Montréal. Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal*, 1992, p. 6, [https://drive.google.com/file/d/1xBvFEIc-K\\_aul6OaivDNOTOjPG\\_Szvpj/view](https://drive.google.com/file/d/1xBvFEIc-K_aul6OaivDNOTOjPG_Szvpj/view), cité par Culture Montréal, doc. 8.34, p. 5.

<sup>723</sup> Ville de Montréal, *Réussir Montréal. Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal*, 1992, p. 22, [https://drive.google.com/file/d/1xBvFEIc-K\\_aul6OaivDNOTOjPG\\_Szvpj/view](https://drive.google.com/file/d/1xBvFEIc-K_aul6OaivDNOTOjPG_Szvpj/view), cité par Culture Montréal, doc. 8.34, p. 5.

<sup>724</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 5.

<sup>725</sup> Yves Lalumière et Nathalie Maillé, « Pas de tourisme sans culture! », *La Presse*, 1<sup>er</sup> mai 2024, <https://www.lapresse.ca/dialogue/opinions/2024-05-01/pas-de-tourisme-sans-culture.php>, cité par Chambre de commerce du Montréal Métropolitain, doc. 8.62, p. 5.

<sup>726</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'art et de la culture — août 2024, doc. 5.7.20, p. 6.

<sup>727</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 — juin 2024, doc. 5.7.2, p. 4.

<sup>728</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur de l'art et de la culture — août 2024, doc. 5.7.20, p. 6; Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 septembre 2024, Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 4.4.1, p. 14; Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Culture Montréal, doc. 4.6.1, p. 66; Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 25; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 6; Coalition montréalaise des Tables de quartier, doc. 9.7.2, p. 10; Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 9.127, p. 11.

aménagements, les équipements et les événements culturels. Après tout, conclut un de ces groupes<sup>729</sup>, « une ville verte, juste et résiliente a besoin de joie de vivre, de beauté et de spontanéité ».

## 2.7 Environnement

### 2.7.1 Biodiversité urbaine

Dans le projet de PUM, la Ville de Montréal reconnaît le défi que pose l'augmentation de la place de la nature sur son territoire, en particulier à cause de la pression exercée par le développement urbain. Elle s'engage néanmoins à protéger 459 hectares de milieux humides d'ici 2030 (contre 413 hectares actuellement), et à maintenir cet objectif jusqu'en 2050<sup>730</sup>. Pour y parvenir, la Ville mise sur le Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération de Montréal, actuellement à l'état de projet<sup>731</sup>. Pour ce qui est de la protection du territoire terrestre de la ville, le projet de PUM prévoit « contribuer de manière importante à l'atteinte de la cible de 10% du territoire terrestre protégé de l'agglomération<sup>732</sup> ».

Parallèlement, la Ville souhaite faire passer la proportion de son territoire végétalisé de 38% (en 2016) à 40 % sur la même période<sup>733</sup>. Pour ce faire, elle entend utiliser divers moyens, tels que repérer les terrains renfermant des milieux naturels ou présentant un potentiel de renaturalisation, adopter un règlement de préemption pour en faciliter l'acquisition et mettre sur pied, en collaboration avec d'autres paliers gouvernementaux, un fonds d'acquisition, de réhabilitation environnementale et de renaturalisation.<sup>734</sup>

Enfin, la Ville vise à restaurer et à renforcer la connectivité écologique des milieux naturels et des rives, tout en rehaussant la biodiversité et la résilience des milieux urbanisés<sup>735</sup>.

Sans surprise, ce sont essentiellement des organisations œuvrant dans la protection de l'environnement et du développement durable qui se sont prononcées sur les objectifs et mesures du projet de PUM en matière de biodiversité urbaine. Globalement, elles se disent optimistes quant à l'inclusion d'objectifs de protection de la nature dans un tel document. L'une d'elles<sup>736</sup> souligne que cette démarche permet de concilier diverses visées, comme le renforcement de la résilience du territoire et l'amélioration de la santé physique et mentale de la population. Cette organisation se réjouit donc de voir la Ville se donner de nouveaux leviers pour assurer la protection des milieux naturels.

---

<sup>729</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 8.19, p. 19.

<sup>730</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 – Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. 9.

<sup>731</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 163.

<sup>732</sup> *Ibid.*, p. 165.

<sup>733</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 – Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. 9.

<sup>734</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 52.

<sup>735</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 168-169.

<sup>736</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 15-16.

L'intégration de la biodiversité à la planification territoriale et réglementaire est également vue d'un bon œil. Un organisme<sup>737</sup> y voit une réponse directe aux engagements pris par la Ville lors de la COP15<sup>738</sup>. Celui-ci se dit par ailleurs satisfait de constater que l'enjeu de l'accès à des espaces verts et à la verdure – qui implique des efforts de verdissage au niveau des quartiers – et celui de la protection des espaces – qui, au contraire, exige l'imposition de certaines limites à l'accès – ont été abordés de façon distincte:

Malgré ces commentaires positifs, plusieurs personnes déplorent le manque d'ambition des cibles proposées. Un arrondissement<sup>739</sup> estime qu'elles ne sont pas suffisantes pour assurer la transition écologique. Une organisation de la société civile<sup>740</sup> va encore plus loin en affirmant que ce manque d'ambition va à l'encontre du discours en place.

D'abord, un organisme<sup>741</sup> se dit déçu de voir le peu d'ambition du projet de PUM en matière de protection des milieux humides. En effet, souligne cet organisme, le document ne prévoit protéger que 46 hectares supplémentaires de zones humides au cours des 25 prochaines années. De surcroît, remarque-t-il, le projet stipule que cette cible sera atteinte dès 2030, ce qui veut dire qu'aucun objectif supplémentaire ne sera poursuivi pour les 20 années suivantes.

Par conséquent, l'organisme invite la Ville à se doter de cibles plus ambitieuses en matière de protection des milieux humides. Il demande également à la Ville de se doter de cibles de renaturalisation et de création de nouveaux milieux naturels humides. Une autre organisation<sup>742</sup> suggère, quant à elle, d'inclure à la cible de protection des milieux humides des territoires situés en zone inondable, tels que les plaines inondables et les berges des cours d'eau entourant l'île, ainsi que les milieux humides intérieurs naturels ou artificiels.

Ensuite, un groupe<sup>743</sup> souligne que l'énoncé du projet de PUM concernant la protection du territoire terrestre « *contribuer de manière importante à l'atteinte de la cible de 10% du territoire terrestre protégé de l'agglomération*<sup>744</sup> » laisse redouter un désaveu indirect du critère de protection de 10 % du territoire terrestre fixé par le Schéma d'aménagement de l'agglomération. Ce groupe demande donc à la Ville de revoir le libellé de cet objectif de manière à en faire un engagement ferme.

Sur ce même enjeu, le groupe<sup>745</sup> craint que la Ville se base sur de mauvaises données pour mesurer le pourcentage du territoire terrestre protégé. En effet, il constate que le Registre des aires protégées

---

<sup>737</sup> STOP, doc. 8.2, p. 5 et 9.

<sup>738</sup> 15<sup>e</sup> conférence des Parties (COP15) à la Convention sur la diversité biologique qui s'est tenue en décembre 2022 à Montréal.

<sup>739</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 9

<sup>740</sup> Villeray en transition, doc. 9.55, p. 6.

<sup>741</sup> Transcription de la séance d'audition du 3 octobre en soirée, CRE-Montréal, doc. 4.9.2, p. 14; CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 16.

<sup>742</sup> STOP, doc. 8.2, p. 6.

<sup>743</sup> *Ibid.*, p. 9-10.

<sup>744</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 165.

<sup>745</sup> STOP, doc. 8.2, p. 13-14.

(RAP) indique que 5,46 % des 1 290,62 hectares de l'agglomération sont actuellement protégés. Mais ce chiffre, explique-t-il, inclut 1 444,72 hectares de Milieux naturels de conservation volontaire (MNCV) dont la protection reste à confirmer. Si l'on soustrait les hectares qui ne sont pas encore confirmés, poursuit-il, on remarque qu'en réalité seul 0,55 % du territoire terrestre est protégé en ce moment.

Par ailleurs, le groupe<sup>746</sup> dresse une liste de quatre territoires qui devraient à son sens être protégés. Il propose donc d'attribuer une affectation du sol de type « conservation » à l'Hôpital Douglas, le parc Turcot, l'Hippodrome et le Technoparc.

Après, en sus des cibles proposées pour l'ensemble du territoire terrestre et pour les milieux humides, des organisations estiment que l'adoption de cibles plus spécifiques en ce qui concerne la canopée<sup>747</sup>, les plantes indigènes<sup>748</sup> et les biotopes<sup>749</sup> sont nécessaires.

Finalement, une organisation<sup>750</sup> rappelle à la Ville que de laisser sa place à la biodiversité ne nécessite pas nécessairement d'investissements importants. Elle affirme qu'il ne s'agit que de faire l'acquisition de terrains propices. Or, l'Est de Montréal, poursuit-elle, regorge de terrains vagues et d'espaces en friche. L'organisation recommande à la Ville d'acquiescer ces espaces pour accroître la quantité de milieux naturels sur l'île<sup>751</sup>.

### ◇ Favoriser la connectivité écologique

Faisant le même constat que la Ville, une organisation<sup>752</sup> souligne le défi que pose la protection de la nature, considérant les pressions qui s'exercent sur les derniers milieux naturels sur le territoire. Conséquemment, elle suggère d'adopter une approche globale et intégrée qui mise sur la connectivité écologique, plutôt que d'aborder ce défi de manière ponctuelle et à la pièce. Ainsi, au-delà de cibles qui portent sur la quantité, la qualité de celles-ci doit être de mise. Elle suggère donc d'intégrer de nouvelles cibles et de nouveaux indicateurs permettant de suivre l'évolution de la santé des écosystèmes.

Dans cet esprit, cette organisation<sup>753</sup> insiste également sur l'importance du concept de Trame verte et bleue active (TVBA) comme infrastructure indispensable pour l'atteinte des ambitions du PUM en matière de protection de la nature. Selon elle, bien que le concept soit présent, la TVBA n'occupe pas la place qu'elle mérite en tant qu'approche structurante permettant d'atteindre les objectifs en matière de connectivité écologique.

L'organisation propose donc de faire de la TVBA un pilier fondamental de la résilience collective face aux changements climatiques. Elle suggère en outre d'en faire la cheville ouvrière de la stratégie de la Ville pour

---

<sup>746</sup> STOP, doc. 8.2, p. 14-15.

<sup>747</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 20.

<sup>748</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 26.

<sup>749</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 11.

<sup>750</sup> Mobilisation 6600 Parc Nature MHM, doc. 8.4, p. 5-6.

<sup>751</sup> *Idem*.

<sup>752</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 16.

<sup>753</sup> *Ibid.*, p. 19-20.

favoriser la santé des écosystèmes, des animaux et des humains, la qualité de vie des citoyens ainsi que l'équité environnementale.

Elle souligne également que diverses initiatives en ce sens, portées par des arrondissements et des collectifs d'acteurs locaux, sont en cours, notamment les corridors écologiques Darlington, des Ruisseaux et Meadowbrook-Falaise Saint-Jacques<sup>754</sup>. Selon l'organisme, ces initiatives pourraient participer à bonifier la vision des corridors écologiques qui se trouvent dans le PUM, tout en tissant la TVBA<sup>755</sup>.

Finalement, l'organisation affirme que la vision de la TVBA doit s'enrichir des composantes du territoire emblématique de l'archipel. Les aspects liés à la connectivité écologique, dit-elle, sont moins présents dans le chapitre consacré à l'archipel, la connectivité étant majoritairement abordée sous l'angle de l'accès et de la mobilité. Pourtant, poursuit-elle, chaque élément de l'archipel contribue à la connectivité écologique à l'échelle montréalaise et métropolitaine<sup>756</sup>.

Dans le même ordre d'idée, un arrondissement<sup>757</sup> suggère d'aménager des corridors de biodiversité le long des emprises des infrastructures de transport (voies ferrées, REM, autoroutes et lignes de transport d'électricité). Ces corridors, avancent-ils, créeraient des liens verts et actifs à travers l'ensemble du territoire montréalais, ce qui améliorerait significativement la connectivité écologique de la métropole.

### ◇ **Protection, encadrement et entretien**

Tout en soutenant l'ajout de nouvelles aires protégées sur le territoire, plusieurs personnes ont tenu à souligner l'importance d'assurer une meilleure gestion des parcs et une meilleure protection des milieux naturels existants. Par exemple, lors d'un atelier tenu durant le Forum *Imaginer le Montréal de 2050*<sup>758</sup>, des membres du public ont insisté qu'au-delà du verdissement de nouvelles aires, il ne faut pas perdre de vue la problématique du déficit d'entretien des espaces déjà verdis. Les efforts de verdissement, remarquent-ils, seront vains si on ne s'attarde pas aussi à leur préservation.

Un organisme<sup>759</sup> propose d'introduire une notion de zone tampon. Déjà utilisées dans le cas de la protection des bandes riveraines, les zones tampons sont situées au pourtour des milieux naturels protégés, explique-t-elle, et limitent certains usages ou pratiques afin de favoriser le maintien de l'intégrité des milieux. L'organisme propose aussi de réviser la réglementation applicable aux territoires protégés qui, plutôt que de porter sur leur classification administrative, devrait tenir compte de leur valeur écologique et leur potentiel de résilience face aux changements climatiques.

---

<sup>754</sup> À noter que les corridors verts sont traités en plus amples détails dans la section « Lieux de la vie collective ». Voir section 2.5.2 *Renforcer l'offre, l'accès et la qualité des lieux de la vie collective*, à la sous-section *Corridors verts*.

<sup>755</sup> Transcription de la séance d'audition du 3 octobre en soirée, CRE-Montréal, doc. 4.9.2, p. 15.

<sup>756</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 5-6.

<sup>757</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 8.

<sup>758</sup> Compte-rendu de l'atelier participatif du 29 août 2024, doc. 7.10.

<sup>759</sup> Les amis du parc Angrignon, doc. 8.39, p. 5-7.

Aussi, une organisation<sup>760</sup> indique avoir observé des lacunes au niveau de la formation et de l'expertise du personnel d'entretien des parcs. Elle suggère de faire appel aux universités montréalaises pour adresser ces lacunes. Selon elle, les milieux naturels, les espaces verts et les grands parcs de Montréal pourraient servir de laboratoires de recherche où les chercheurs pourraient transmettre leur savoir au personnel de la Ville. Du reste, selon les personnes ayant participé au Forum *Imaginer le Montréal de 2050*<sup>761</sup>, la population pourrait aussi être plus impliquée dans l'entretien des espaces verts.

### ◇ **Restauration de ruisseaux**

Le projet de PUM entend renforcer la protection des rives et des cours d'eau intérieurs situés à proximité de terrains à caractère industriel à l'aide de mesures appropriées au contexte d'intervention<sup>762</sup>. La Ville évalue également la possibilité de réaménager ou de restaurer des ruisseaux enfouis dans le cadre de projets d'aménagement et de développement urbain<sup>763</sup>.

Ces mesures sont jugées insuffisantes par des organisations<sup>764</sup> qui expriment leur déception face au peu d'égard accordé à la restauration des cours d'eau dans le projet de PUM. Quelques-unes<sup>765</sup> remarquent que les cours d'eau constituent des actifs précieux, notamment du fait de leur capacité à mieux contrôler les épisodes de pluies abondantes. Une autre<sup>766</sup> rappelle que, malgré leur petit nombre, ces cours d'eau peuvent grandement contribuer à la sauvegarde de la biodiversité urbaine, sans parler des bénéfices pour la population en termes expérientiels. Par conséquent, ces organisations considèrent que leur protection devrait faire partie des priorités du PUM.

Outre la protection des cours d'eau en surface, des groupes<sup>767</sup> invitent la Ville à prendre des engagements plus fermes relativement à la résurgence de ruisseaux enfouis. Un de ces groupes<sup>768</sup> suggère d'établir une cible en lien avec la restauration des cours d'eau intérieurs pour prioriser les secteurs les plus vulnérables aux pluies abondantes. Ensuite, de manière plus spécifique, certains de ces groupes<sup>769</sup> recommandent à la Ville de restaurer des cours d'eau en particulier, notamment certaines parties de la rivière Saint-Pierre (le secteur de l'Hippodrome et autour de Meadowbrook) ou encore le ruisseau de la Grande Prairie dans l'est de l'île.

---

<sup>760</sup> Transcription de la séance d'audition du 2 octobre en après-midi, Les amis du parc Angrignon, doc. 4.8.1, p. 30; Les amis du parc Angrignon, doc. 8.39, p. 8.

<sup>761</sup> Compte-rendu de l'atelier participatif du 29 août 2024, doc. 7.10.

<sup>762</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 33.

<sup>763</sup> *Ibid.*, p. 53.

<sup>764</sup> STOP, doc. 8.2, p. 7; Les amis du parc Angrignon, doc. 8.39, p. 5-6; CRE-Montréal, doc 8.81, Partie 1, p. 25.

<sup>765</sup> Mobilisation 6600 Parc Nature MHM, doc. 8.4, p. 6; CRE-Montréal, doc 8.81, Partie 1, p. 25.

<sup>766</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 25.

<sup>767</sup> STOP, doc. 8.2, p. 7; Mobilisation 6600 Parc Nature MHM, doc. 8.4, p. 6; CRE-Montréal, doc 8.81, Partie 1, p. 25.

<sup>768</sup> CRE-Montréal, doc 8.81, Partie 1, p. 25.

<sup>769</sup> STOP, doc. 8.2, p. 7; Mobilisation 6600 Parc Nature MHM, doc. 8.4, p. 6; Les amis du parc Angrignon, doc. 8.39, p. 6.

## ◇ Le mont Royal

Le projet de PUM reconnaît le mont Royal comme « *un véritable poumon vert au cœur d'une ville*<sup>770</sup> ». Malgré cela, une organisation<sup>771</sup> affirme qu'il demeure confronté à de nombreux défis, comme la dégradation de la biodiversité, la présence d'usages incompatibles avec la préservation des milieux naturels et une forte présence de la voiture. Pour cette organisation, une solution consiste à ce que le PUM intègre l'analyse et les recommandations du réseau écologique du mont Royal menées par Les amis de la montagne en collaboration avec la Coalition des Montréalaises<sup>772</sup>.

Selon un participant<sup>773</sup>, la protection du mont Royal passe également par une meilleure éducation du public. Il explique que depuis une décennie, l'analyse du dossier du mont Royal a montré que la biodiversité, la biomasse, la canopée, les surfaces végétalisées, le paysage et les végétaux remarquables doivent être appréhendés comme des éléments distincts, mais complémentaires de la richesse naturelle qui caractérise notre ville. Dans cette optique, précise-t-il, le futur PUM se doit d'éduquer la population sur ces différences fondamentales.

Par ailleurs, ajoute-t-il, il est impératif que le PUM clarifie les critères permettant de déterminer pourquoi certains objectifs doivent prédominer dans un territoire donné, tandis qu'à sa périphérie, d'autres critères sont à maximiser. Cette approche, conclut-il, permettra de mieux valoriser et protéger la diversité des milieux naturels qui font la force de Montréal.

La gouvernance de la montagne a suscité de nombreux commentaires. Une organisation responsable de la concertation des acteurs concernés par le mont Royal<sup>774</sup> insiste sur l'importance du suivi et du contrôle en matière de protection de ce territoire. Elle souligne en outre que les récents amendements à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme imposent aux municipalités régionales de comté d'adopter des mesures de suivi et de présenter des bilans tous les quatre ans. À cette fin, cette organisation demande à la Ville de se doter de cibles et d'indicateurs aptes à alimenter ces bilans et redditions de comptes. Elle insiste sur le fait que la Ville doit développer des cibles et indicateurs quantitatifs et qualitatifs qui soient bien identifiés au PUM. Elle ajoute que ces cibles et indicateurs devront être communs à l'ensemble des intervenants sur le SPMR, ce qui demandera la collaboration des arrondissements, des villes liées et du MCC.

---

<sup>770</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 15.

<sup>771</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 8.

<sup>772</sup> Coalition des Montréalaises, Plan local de conservation de la colline Mont Royal 2023-2027, 2023, <https://cdn.cayapla.com/company/CPY70uwuSkUPSRG8NEPsXPbr/asset/files/synthese-coalition-FR.pdf>.

<sup>773</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 10-11.

<sup>774</sup> Table de concertation du Mont-Royal, doc. 9.125, p. 4.

Une autre organisation<sup>775</sup> partage ces préoccupations et s'inquiète des risques qui découlent du grand nombre d'instances concernées. Il n'est pas suffisant, affirme-t-elle, que le PUM mentionne qu'il s'agit là d'un « défi d'harmonisation<sup>776</sup> » :

*« La pluralité et la diversité des parties prenantes de la protection et de la mise en valeur du SPMR [site patrimonial du mont Royal] imposent par ailleurs de continuer d'entretenir une culture du dialogue et de la transparence, puis de poursuivre – et même décupler – les efforts d'harmonisation des objectifs et des actions de chacune<sup>777</sup> ».*

## 2.7.2 Performance et résilience environnementales

Le projet de PUM compte améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains et des infrastructures d'utilité publique. Ainsi, certains objectifs et mesures inscrits au projet de PUM visent à renforcer l'adaptation du territoire aux conséquences des changements climatiques. La Ville compte notamment s'appuyer sur des analyses de risques climatiques et sur la création d'aménagements résilients face aux risques d'inondation<sup>778</sup>.

Par ailleurs, le projet de PUM vise aussi à améliorer la performance environnementale du cadre bâti en accélérant la décarbonation des bâtiments existants, en soutenant les principes de l'architecture bioclimatique et en favorisant l'implantation de la géothermie et des réseaux de chaleur<sup>779</sup>. En outre, la Ville vise à ce que, d'ici 2040, 100 % des opérations dans les bâtiments soient décarbonées<sup>780</sup>.

Au chapitre de la gestion des matériaux de construction, le projet de PUM propose que d'ici 2050, 100 % des nouveaux bâtiments ou toute rénovation majeure comportent des matériaux de construction recyclés et revalorisés, et que d'ici 2040, 100 % des démolitions de bâtiments, lorsqu'elles ne peuvent être évitées, comportent des mesures de réutilisation et de valorisation des matériaux de construction<sup>781</sup>.

Plusieurs organisations<sup>782</sup> ont démontré un accueil favorable à « l'approche du [projet de] PUM en matière d'adaptation aux changements climatiques, dont la volonté de créer des quartiers durables, inclusifs, résilients et à échelle humaine<sup>783</sup>. »

---

<sup>775</sup> Les amis de la Montagne, doc. 8.33, p. 16-17.

<sup>776</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 3 – Les territoires emblématiques, doc. 3.1.3, p. 17.

<sup>777</sup> Les amis de la Montagne, doc. 8.33, p. 16-17.

<sup>778</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 173 et 180.

<sup>779</sup> *Ibid.*, p. 173.

<sup>780</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Annexe 1 – Les cibles du PUM, doc. 3.1.9, p. 10.

<sup>781</sup> *Idem.*

<sup>782</sup> For Our Kids/Pour Nos Enfants, doc. 8.13, p. 4; Partenariat Climat Montréal, doc. 9.100, p. 4.

<sup>783</sup> Université du Québec à Montréal, doc. 8.16, p. 4.

Des acteurs du domaine de la santé ont par ailleurs souligné à quel point la réalité des changements climatiques et les risques et menaces qu'ils posent pour la population justifient de prendre au sérieux cette question :

*« L'augmentation du nombre d'événements météorologiques extrêmes et de leur intensité est une conséquence des changements climatiques. La multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes et des catastrophes naturelles a des conséquences sur la santé des populations, sur l'économie, sur l'environnement et sur les infrastructures. Les aléas climatiques tels que les vagues de chaleur, les inondations et les cycles de gel et de dégel hivernaux peuvent entraîner des conséquences importantes sur l'environnement bâti. [...] Les précipitations intenses peuvent avoir des impacts sur l'enveloppe extérieure des bâtiments, la toiture et l'électricité. Lors des fortes pluies, on peut assister à des inondations urbaines qui peuvent avoir des impacts sur l'infrastructure ainsi que sur l'aménagement intérieur des installations<sup>784</sup>. »*

Une organisation qui œuvre dans le secteur économique déplore toutefois le fait que le PUM ne propose pas d'orientation en matière de résilience énergétique et d'infrastructure de base. Selon elle, cela *« permettrait de favoriser l'amélioration de la résilience énergétique du territoire, contribuerait à assurer l'évolution des infrastructures de bases nécessaires et dont plusieurs arriveront en fin de vie utile d'ici 2050<sup>785</sup> »*.

En soulignant les succès découlant de l'implantation récente du facteur de résilience climatique <sup>786</sup>(FRC) dans les arrondissements du Sud-Ouest et de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, une organisation suggère à la Ville d'en généraliser l'usage sur le territoire, y voyant l'occasion *« de garantir une cohérence territoriale, une flexibilité selon le contexte urbain des projets et une facilité dans le processus de demande de permis sur le territoire de la ville<sup>787</sup> »*.

### ◇ **Augmenter la résilience aux aléas climatiques**

Des organisations ont formulé des inquiétudes plus spécifiques en ce qui concerne la résilience aux aléas climatiques, notamment la gestion des eaux de pluie et les épisodes de chaleur extrême.

Par exemple, un ordre professionnel<sup>788</sup> remarque que bien qu'une cartographie détaillée des zones vulnérables ait été réalisée, le projet de PUM propose peu de mesures concrètes pour améliorer les infrastructures. De plus, poursuit-il, aucune priorisation claire des secteurs nécessitant une intervention urgente n'est détaillée.

---

<sup>784</sup> Table de concertation en santé environnementale et développement durable du Réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal (Table montréalaise en SEDD), doc. 8.36, p. 20.

<sup>785</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 13.

<sup>786</sup> Le facteur de résilience climatique est un indice qui exprime le rapport entre la somme des aires de résilience climatique, soit les éléments de l'aménagement paysager, plus la superficie du terrain sur lequel ils se trouvent.

<sup>787</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 18.

<sup>788</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 12.

Aussi, une organisation<sup>789</sup> mentionne pour sa part qu'il y a déjà des centaines de points dans la ville où le système de collecte des eaux pluviales ne fonctionne même pas au niveau d'intensité historique (environ 36 mm de pluie en quelques heures). Cette situation, poursuit-elle, provoque des inondations dans les rues, des refoulements d'égouts et des débordements qui contaminent les cours d'eau environnants. Elle recommande donc que la Ville s'occupe en urgence de l'efficacité du réseau à l'aide d'investissements majeurs afin de réduire l'écoulement des eaux sur les surfaces minéralisées.

### ◇ **Décarbonation du cadre bâti**

L'intention de viser la sobriété énergétique des immeubles est généralement bien accueillie, notamment la volonté d'imposer « *la carboneutralité du cadre bâti dans les nouveaux développements et [l'atteinte de] cet objectif pour l'ensemble des bâtiments existants d'ici 2040*<sup>790</sup> ». Un arrondissement montréalais craint toutefois que des « *normes de construction plus strictes que le Code national du bâtiment* » puissent provoquer une hausse de coût désavantageuse par rapport au reste du Québec<sup>791</sup>.

Un autre arrondissement souhaite rendre plus flexibles les dispositions réglementaires relatives aux équipements qui favorisent cette sobriété, comme les éoliennes résidentielles. Cela permettrait « *de mieux évaluer leur efficacité et leur intégration, dont leur impact sur le voisinage* ». Il suggère en outre de « *modifier le règlement de construction de la Ville, qui est rigide, afin de permettre l'innovation dans la construction pour atteindre les objectifs de décarbonation*<sup>792</sup> ».

Pour que la Ville puisse atteindre des objectifs aussi ambitieux, une organisation propose plusieurs moyens tels que le recours systématique à la géothermie, l'intégration au réseau thermique urbain (RThU) des rejets disponibles ou anticipés, le développement de modèles d'affaires, ainsi qu'un cadre réglementaire conséquent. La Ville doit notamment « *adopter des coefficients de consommation d'énergie par mètre carré, lesquels devront, à court terme, viser une baisse de 70 % de la consommation d'énergie associée au chauffage et à la climatisation*<sup>793</sup> ». Cette organisation espère en outre qu'à « *l'horizon 2040, les nouveaux bâtiments produisent autant d'énergie qu'ils en consomment (bâtiments net-zéro ou à énergie positive)*<sup>794</sup> ».

Si on appuie le fait que le projet de PUM cherche à accélérer la décarbonation des bâtiments en ce qui concerne l'énergie, on déplore toutefois qu'« *aucune mesure ne vise la réduction des émissions de GES intrinsèques*<sup>795</sup> de bâtiments ». Soulignant que « *les émissions de GES intrinsèques sont aussi importantes que celles des GES opérationnels et les dépasseront d'ici 2040* », on recommande d'inclure des objectifs spécifiques à cette fin<sup>796</sup>.

---

<sup>789</sup> STOP, doc. 8.2, p. 8.

<sup>790</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 11.

<sup>791</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, doc. 9.58, p. 8.

<sup>792</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 12.

<sup>793</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 11.

<sup>794</sup> *Idem*.

<sup>795</sup> Les émissions intrinsèques correspondent à celles qui sont libérées durant le cycle de vie des matériaux de construction.

<sup>796</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 9.

Dans le même esprit, l'idée de favoriser une vision plus globale en matière de performance environnementale du cadre bâti a été supportée par des participants<sup>797</sup> et des organisations qui souhaitent voir davantage mis de l'avant le concept d'écoquartier.

*« Ces quartiers sont conçus en intégrant des matériaux écologiques et des infrastructures vertes, tels que des toits végétalisés et des revêtements perméables. Ils sont équipés de technologies durables comme les panneaux solaires, les systèmes de géothermie, ainsi que des installations de traitement des eaux usées et de valorisation des déchets. On y trouve aussi un réseau de transport collectif, un système de partage de voitures, ainsi que des commerces et services de proximité<sup>798</sup>. »*

En somme, ils incarneraient pleinement l'idéal des quartiers du futur. Le PUM « doit encourager ces standards en adoptant des processus réglementaires qui facilitent leur mise en œuvre<sup>799</sup> ».

À l'échelle tout aussi locale, des participants ont aussi proposé une vision intégrée de l'aménagement du cadre bâti en introduisant le concept de zone santé (également abordé à la section mobilité). Selon eux, il s'agit d'une approche « *transdisciplinaire et systémique* », qui permet de planifier en tenant compte simultanément de divers enjeux tels que la sécurité routière, l'accessibilité universelle et l'adaptation « *de nos installations de santé qui sont des infrastructures essentielles<sup>800</sup>* ».

Ces participants mentionnent que, dans le secteur de la santé :

*« L'enveloppe extérieure des bâtiments, la toiture et les systèmes de chauffage, ventilation et conditionnement d'air (CVAC) sont vulnérables aux canicules plus fréquentes et plus longues ainsi qu'aux effets des îlots de chaleur accrus. Simultanément, les 42 hectares de surface de stationnement des installations du Réseau de la santé et des services sociaux montréalais sont une source importante d'îlots de chaleur sur l'île [...] tout en présentant un risque d'accumulation d'eau et d'inondations lors des pluies abondantes de plus en plus communes<sup>801</sup>. »*

Ils proposent donc, à travers ce concept de zone santé, que des normes d'aménagement spécifiques soient adoptées pour ces installations.

### ◇ **Agriculture urbaine**<sup>802</sup>

Un organisme<sup>803</sup> soutient que l'accès aux espaces cultivables demeure un enjeu de taille pour les entreprises pratiquant l'agriculture. À ces yeux, le PUM représente une occasion de doter la Ville d'une vision

---

<sup>797</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 6.

<sup>798</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 18-19.

<sup>799</sup> *Ibid.*, p. 19.

<sup>800</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre, Table de concertation en santé environnementale et développement durable du Réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal (Table montréalaise en SEDD), doc. 4.6.1, p. 126.

<sup>801</sup> Table de concertation en santé environnementale et développement durable du Réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal (Table montréalaise en SEDD), doc. 8.36, p. 33.

<sup>802</sup> L'agriculture urbaine a également été abordée au niveau des espaces à vocation économique.

<sup>803</sup> Conseil du système alimentaire montréalais, doc. 8.59, p. 4.

à long terme en matière d'agriculture urbaine. Pour ce faire, il suggère à la Ville de fixer des cibles en matière de surface cultivée et d'établir des stratégies permettant de les atteindre (exemples : créer des fiducies d'utilité sociale agroécologiques ou un programme de soutien à la mise en culture).

Pour un autre organisme<sup>804</sup>, l'agriculture urbaine peut apporter une solution à l'insécurité alimentaire. Selon elle, l'agriculture urbaine constitue une façon de procurer des aliments frais et sains pour les populations défavorisées. Dans cette optique, l'organisation recommande à la Ville d'intégrer une cible relative au pourcentage des besoins en fruits et légumes produits sur le territoire de la ville. Dans la même veine, un regroupement<sup>805</sup> propose d'aménager des microforêts nourricières dans certains espaces verts.

### ◇ **Pollution atmosphérique**

Des citoyens, des groupes de défense de l'environnement et des élus se sont inquiétés que le projet de PUM ne comporte pas de cibles visant à réduire la pollution atmosphérique<sup>806</sup>. Ils demandent que la gestion de cet enjeu fasse l'objet d'une « *méthodologie claire et applicable à l'ensemble de la Ville*<sup>807</sup>. »

La pollution atmosphérique, rappellent certains, cause la mort prématurée de 15 000 Canadiens annuellement, parmi lesquels 1 100 Montréalais<sup>808</sup>. Elle est liée à une série de problèmes de santé, notamment l'asthme, les maladies respiratoires chroniques, les maladies cardiaques, le cancer du poumon et la leucémie infantile<sup>809</sup>.

Ils rappellent également qu'au cours des dernières années, les progrès réalisés dans la surveillance des émissions et l'évaluation des effets de l'air pollué sur la santé ont conduit l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à renforcer ses normes pour les particules fines (PM<sub>2,5</sub>), ainsi que pour l'ozone et les oxydes d'azote. Or, expliquent-ils, si le gouvernement du Canada doit mettre à jour ses propres normes au cours de l'année 2025, Montréal ne prévoit actuellement « *aucune mesure pour contrôler les particules de 2,5 micromètres de diamètre ou moins, qui contribuent significativement aux changements climatiques et aux problèmes de santé humaine*<sup>810</sup>. »

De façon plus spécifique, une citoyenne regrette que, « *non seulement le [projet de] PUM ne soulève pas comme il le devrait, les enjeux de cohabitation pourtant immenses liés aux activités industrielles et industrialo-portuaires, mais il propose en plus comme cible, l'augmentation de la superficie des industries*

---

<sup>804</sup> Santé Urbanité, doc. 8.44, p. 23.

<sup>805</sup> Villeray en transition, doc. 9.55, p. 7.

<sup>806</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.61, p. 35.

<sup>807</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 10.

<sup>808</sup> Santé Canada, Les impacts sur la santé de la pollution de l'air au Canada, 2021 <https://www.canada.ca/content/dam/hc-sc/documents/services/publications/healthy-living/2021-health-effects-indoor-air-pollution/hia-report-fra.pdf> ; cité par STOP, doc. 8.2, p. 2.

<sup>809</sup> Elisabeth Greene, doc. 8.20, p. 7 ; Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 10.

<sup>810</sup> STOP, doc. 8.2, p. 2.

*dans des secteurs comme le nôtre [Mercier-Hochelaga-Maisonneuve]<sup>811</sup>. » Souscrivant à cette idée, des élus notent que l'approche visant à assurer la santé et le bien-être de la population dans les zones de risques et de contraintes « devrait être la même, peu importe l'affectation du secteur ou l'outil urbanistique utilisé pour autoriser un projet<sup>812</sup>. » Ils demandent donc de reformuler les dispositions du document complémentaire à cet égard, de façon à ne pas « ouvrir la porte à un traitement inéquitable des dossiers<sup>813</sup>. »*

Au chapitre des transports individuels, un citoyen souligne que, selon Santé Canada, la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile « est un mélange de polluants provenant des gaz d'échappement des véhicules, de l'usure des pneus et des freins, d'autres particules telles que la poussière des routes et de l'évaporation des carburants de composants du moteur<sup>814</sup>. » Bien que les voitures électriques permettent d'éviter une partie de ces polluants, des personnes participantes notent que celles-ci « demeurent nocives pour l'environnement<sup>815</sup> ».

Un collectif citoyen soutient que les zones à faibles émissions introduites au projet de PUM « amélioreraient considérablement la qualité de l'air dans les quartiers densément construits tels que le centre-ville de Montréal<sup>816</sup>. » Néanmoins, précise-t-il, « il faudra mettre en place des stations supplémentaires de contrôle de la qualité de l'air avant l'implantation de ces zones, afin d'en évaluer adéquatement l'impact<sup>817</sup>. »

Un groupe invite à s'inspirer de bonnes pratiques à l'international, en ciblant les propriétaires de véhicules les plus émetteurs. Il mentionne que la Ville de Lyon a mis en place un programme « Découverte Mobilité », en vertu duquel « les propriétaires de véhicules Crit'Air 4, 5<sup>818</sup> ou non-classés se voient offrir des incitations attrayantes, telles qu'un abonnement gratuit au réseau de transport collectif pendant trois mois, un accès gratuit à l'autopartage [...] ou encore un abonnement d'un an à Vélo'V [vélopartage]<sup>819</sup>. »

## ♦ La pollution aérienne

Enfin, d'après l'entité gestionnaire de l'aéroport Montréal-Trudeau, « le renouvellement des flottes aériennes à YUL [priorisera] les avions de nouvelles générations plus performants tant au niveau acoustique qu'au niveau des émissions de gaz à effet de serre<sup>820</sup>. » La même organisation ajoute que l'industrie aéroportuaire

---

<sup>811</sup> Elisabeth Greene, doc. 8.20, p. 3.

<sup>812</sup> Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 13.

<sup>813</sup> *Idem.*

<sup>814</sup> Michel Maletto, doc. 8.5, p. 3.

<sup>815</sup> Compte-rendu des rencontres de préconsultation avec des femmes - août-septembre 2024, doc. 5.7.12, p. 15.

<sup>816</sup> STOP, doc. 8.2, p. 3.

<sup>817</sup> *Idem.*

<sup>818</sup> En France, Crit'Air est une notation des véhicules routiers en fonction de leur pollution atmosphérique, 1 étant la meilleure note. Voir notamment <https://www.certificat-air.gouv.fr/>.

<sup>819</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 50.

<sup>820</sup> Aéroports de Montréal, doc. 8.28, p. 5.

« s'est donné un objectif de carboneutralité en 2050<sup>821</sup> », mais que cet objectif ne « sera rempli que si le carburant d'aviation durable est fourni [...] au Canada<sup>822</sup> ».

Pour un regroupement citoyen, la pollution engendrée par le trafic aérien que génère l'aéroport Montréal-Trudeau demeure toutefois préoccupante. La Ville de Montréal devrait donc s'assurer, selon lui, que toute action entreprise par cette entité est conforme à l'objectif de carboneutralité du PUM<sup>823</sup>.

### ◇ **Gestion des matières résiduelles**

La collecte et le traitement des matières résiduelles figurent parmi les services publics pour lesquels Montréal s'est fixé des objectifs de performance d'ici 2030. Le projet de PUM considère essentiel de simplifier le tri dès la conception et d'améliorer l'accès aux filières de valorisation, afin de réduire l'enfouissement des déchets<sup>824</sup>.

Quelques personnes ont formulé des commentaires ou des propositions concernant la gestion des matières résiduelles. L'une d'elles mentionne que la « *gestion des déchets doit être intégrée dès les premières étapes de la planification urbaine, afin d'éviter les conflits avec les autres objectifs d'aménagement. [...] Une approche anticipative permettrait de développer des stratégies plus structurantes, cohérentes avec les enjeux environnementaux et de qualité de vie*<sup>825</sup> ». Pour améliorer la performance, une organisation propose d'« *implanter progressivement une tarification incitative à la gestion des matières résiduelles*<sup>826</sup> ».

Finalement, la question de l'implantation envisagée d'une fréquence de collecte bimensuelle ou chaque deux semaines a suscité quelques réactions. Un organisme environnemental<sup>827</sup> voit cette mesure d'un bon œil. Selon l'organisme, elle apporterait une dimension incitative à la réduction à la source de la quantité de résidus produits.

D'autres personnes y voient plutôt une source d'inconvénients. Des groupes<sup>828</sup> soulignent que dans un contexte urbain où la majorité de la population réside dans des appartements dépourvus d'espaces collectifs pour l'entreposage des déchets, il serait difficile pour plusieurs de conserver leurs sacs d'ordures ménagères à l'intérieur de leur logement pendant deux semaines, surtout en été. En effet, poursuivent-ils, cette accumulation de déchets pourrait avoir des conséquences sur l'hygiène et la salubrité. Du

---

<sup>821</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre en après-midi, Aéroports de Montréal, doc. 4.5.1, p. 93 et 94.

<sup>822</sup> *Idem*.

<sup>823</sup> For Our Kids/Pour Nos Enfants, doc. 8.13, p. 3.

<sup>824</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 189.

<sup>825</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 26.

<sup>826</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.71, p. 12.

<sup>827</sup> GRAME (Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement), 9.122, p. 13.

<sup>828</sup> Compte-rendu de la rencontre préconsultation avec des personnes malvoyantes – juillet 2024, doc. 5.7.18, p. 7; Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, doc. 8.58, p. 33.

reste, ajoutent-ils, cela affecterait particulièrement les personnes âgées ou celles ayant des limitations fonctionnelles.

## 2.8 Mise en œuvre et gouvernance

De concert avec l'adoption du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, la Ville de Montréal déposera un plan d'action détaillant les intentions inscrites au PUM.

Les arrondissements disposeront ensuite de 180 jours (6 mois) pour ajuster leur réglementation aux exigences du PUM. Sans y être obligés, les arrondissements qui le souhaitent pourront également adopter un Plan local d'urbanisme et de mobilité (PLUM). Les PLUM n'ont pas valeur réglementaire. Ils visent à permettre aux arrondissements d'adapter la vision du PUM à leur contexte local, ainsi qu'à définir leurs priorités.

Le projet de PUM prévoit un processus de reddition de comptes en trois étapes clés :

- la publication périodique d'un bilan des cibles du PUM;
- la publication d'un bilan quinquennal du PUM « et/ou<sup>829</sup> » des plans d'action (le plan d'action municipal et les PLUM);
- la tenue d'un rendez-vous aux cinq ans avec la collectivité montréalaise sur le suivi du PUM.

La réussite du PUM, soulève une organisation, « repose sur la capacité de le mettre en œuvre et sur la bonne gouvernance qui en découlera<sup>830</sup> ». Or, le dispositif mis en place pour concrétiser la vision du PUM constitue « l'inquiétude principale<sup>831</sup> » de nombreux participants.

Ils formulent des recommandations qui permettront, selon eux, d'augmenter les chances de réussite.

### 2.8.1 Une vision claire des priorités

Des intervenants ont fait valoir qu'à l'exception du développement des réseaux de transport collectif, pour lequel des axes et des phases de développement aux horizons 2040 et 2050 sont prévus, « le déploiement territorial et temporel de la plupart des mesures est souvent peu précis<sup>832</sup>. »

Bien qu'ils soient conscients qu'un plan d'action accompagnera l'adoption du PUM, cette relative absence de priorités demeure une source d'inquiétude. Le projet de PUM, indique-t-on, est un « document

---

<sup>829</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 - La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 5.

<sup>830</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Culture Montréal, doc. 4.6.1, p. 71.

<sup>831</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.6.1, p. 32.

<sup>832</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 11.

*gigantesque*<sup>833</sup> ». Or, à défaut de cerner les priorités clés et stratégiques, et sans un plan d'action clair et détaillé, la Ville « *réduit le potentiel du [PUM] de pouvoir réellement structurer l'action*<sup>834</sup> » et « *ne pourra pleinement réaliser ses ambitions*<sup>835</sup>. » Chaque arrondissement ayant ses propres caractéristiques et enjeux, un manque de hiérarchisation des interventions risque d'engendrer « *un véritable casse-tête pour les citoyens, les concepteurs et les constructeurs*<sup>836</sup>. »

Des groupes suggèrent de pallier ces enjeux en élaborant « *un plan d'action sur 5 ans, identifiant les mesures prioritaires, les moyens financiers et techniques nécessaires et les responsabilités*<sup>837</sup>. » La séquence de mise en œuvre devrait inclure des échelles temporelles de court et long terme, des niveaux d'intervention (ex. « *évolution de l'existant, bonification, corrections, grands projets*<sup>838</sup> »), et, à l'image du plan de transport structurant du projet de PUM, des mesures d'implantation progressive via des phases intermédiaires.

Considérant qu'aucun plan d'urbanisme ne se réalise dans son intégralité, une piste d'action proposée consiste à identifier « *un nombre limité de projets phares, jugés particulièrement stratégiques, porteurs et essentiels pour la réalisation de la vision, et que la Ville s'engage à [...] réaliser pleinement*<sup>839</sup>. » Des représentants de milieux d'affaires voient l'occasion d'inscrire, parmi ces projets stratégiques, la revitalisation de zones « *qui ont fait l'objet de sous-investissements historiques*<sup>840</sup> », telles que le nord-est de Montréal, le Quartier latin et l'est du centre-ville.

En plus de hiérarchiser les interventions, des professionnels de l'urbanisme invitent à préciser, par souci de transparence, « *les responsables des différentes actions de mise en œuvre ainsi que les actions relevant davantage de la représentation auprès des gouvernements du Québec et du Canada*<sup>841</sup>. »

## 2.8.2 Les stratégies de financement

La question du financement des objectifs du projet de PUM, et principalement, la dépendance de certains d'entre eux (ex. plan de transport structurant, cible de logement hors marché) au financement des paliers de gouvernement supérieurs, ont été évoqués à quelques reprises dans les sections précédentes de ce chapitre.

---

<sup>833</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Culture Montréal, doc. 4.6.1, p. 71.

<sup>834</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 11.

<sup>835</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 19.

<sup>836</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 40.

<sup>837</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 23.

<sup>838</sup> *Ibid.*, p. 22.

<sup>839</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 11.

<sup>840</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 12

<sup>841</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 13-14.

Sans remettre en question les ambitions du projet de PUM, une organisation juge néanmoins « *crucial d'aborder cette réalité avec transparence et lucidité, [afin] de développer des contingences advenant une mise en œuvre laborieuse*<sup>842</sup>. » La Ville, indique un autre groupe, a fait preuve de leadership dans ses plans et politiques, notamment sur la question climatique. Elle devrait donc faire preuve d'un « *leadership tout aussi ambitieux dans le développement de ses propres leviers de mise en œuvre, incluant le financement*<sup>843</sup>. »

Trois stratégies générales sont proposées pour relever ce défi. Une première consiste à identifier des moyens supplémentaires autonomes relevant directement de la Ville. Une seconde vise à moduler les interventions selon le financement disponible, ainsi qu'à prévoir des scénarios alternatifs « *pour pallier l'absence éventuelle de collaboration des paliers de gouvernement supérieurs*<sup>844</sup>. » Enfin, une troisième stratégie serait de mettre en œuvre de grands projets structurants grâce à des partenariats public-privé (PPP), dans les domaines tels que le logement, les infrastructures de transport et la décontamination des sols<sup>845</sup>.

### 2.8.3 La mise en œuvre du PUM en arrondissement

Des intervenants craignent que la procédure de mise en œuvre du projet de PUM ne soit pas propre à assurer « *la cohérence d'approche et de réglementation entre la Ville centre et les arrondissements*<sup>846</sup> », jugée essentielle pour assurer l'atteinte des objectifs.

On craint au premier chef que la simple concordance réglementaire, sans adoption d'un PLUM, ne garantisse pas la concrétisation de la vision portée par le PUM. Le caractère facultatif des PLUM laisse en effet présager « *une mise en œuvre variable et des disparités importantes entre les arrondissements, tant en raison de divergences de visions que de différences de ressources et d'assiduité*<sup>847</sup>. »

Des participants notent que les PLUM pourraient être modifiés ou ignorés, du fait de leur absence de portée juridique<sup>848</sup>. Estimant donc que rendre les PLUM obligatoires ne suffirait pas à prévenir toute incohérence ou disparité d'application entre arrondissements, on propose d'imposer leur adoption en précisant ce qui est attendu quant à « *leur portée, leur contenu et leurs échéances*<sup>849</sup>. »

Selon des urbanistes et des représentants d'arrondissements, un autre enjeu concernant la mise en œuvre du PUM au niveau local réside dans le fait que les « *défis en matière d'harmonisation et d'interprétation des*

---

<sup>842</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 8.

<sup>843</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 34.

<sup>844</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 9.

<sup>845</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 5.

<sup>846</sup> *Ibid.*, p.8.

<sup>847</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 13.

<sup>848</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, doc. 9.58, p. 3.

<sup>849</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 13.

*règlements*<sup>850</sup> » seront plus vivement ressentis par les arrondissements excentrés, qui accusent du retard sur le plan de « *l'environnement bâti, des activités territoriales et de la réglementation actuelle*<sup>851</sup>. »

Cette situation exigera « *une attention accrue*<sup>852</sup> » à l'égard de ces arrondissements pour qu'ils puissent contribuer pleinement à la réussite du PUM. Un groupe propose donc de prévoir une gradation dans la mise en œuvre des normes, afin de permettre « *une adaptation plus en douceur et d'éviter des situations problématiques, telles que la suppression de places de stationnement [lorsqu'un] secteur n'a pas encore accès à un réseau de transport en commun efficace*<sup>853</sup> ».

Des élus demandent une augmentation des financements municipaux aux arrondissements pour faire face, d'une part, à des exigences spécifiques telles que les études typomorphologiques, la concordance réglementaire et l'élaboration du PLUM et, d'autre part, à la « *surcharge de travail continue résultant de la complexification des dossiers due à l'adoption du PUM*<sup>854</sup> ».

## 2.8.4 La coordination des parties prenantes

Plus globalement, on souligne que la mise en œuvre harmonieuse des intentions du PUM nécessitera l'adhésion et une coordination efficace des parties prenantes. Pour la Ville, cela impliquerait de « *mettre en place des outils concrets et d'élaborer un plan d'action capable de guider efficacement les différentes parties prenantes au cours des 25 prochaines années*<sup>855</sup>. »

Ces mécanismes pourraient se déployer à différentes échelles territoriales. Par exemple, une société de développement commerciale estime que la mise en œuvre réussie des initiatives visant le centre-ville devra reposer sur un mécanisme de gouvernance collaboratif et inclusif, impliquant les partenaires gouvernementaux, institutionnels et communautaires de l'arrondissement<sup>856</sup>. Un groupe de défense environnementale avance que ce type d'outil faciliterait la collaboration de la Ville ainsi que celle des arrondissements concernés lors de l'implantation de projets d'envergure, comme les grands corridors verts<sup>857</sup>. Une firme d'urbanistes en voit la pertinence pour assurer une collaboration étroite avec les autres villes de l'île, « *afin que la mise en œuvre [du PUM] soit à la fois continue et intégrée*<sup>858</sup>. »

Une collaboration efficace et une prise de décision éclairée devraient pouvoir s'appuyer sur des données fiables et actualisées, concernant des sujets tels que la démographie, les déplacements et l'activité

<sup>850</sup> BC2, doc. 9.61, p. 23.

<sup>851</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 14.

<sup>852</sup> CDC de la Pointe – région Est de Montréal et CDC de Rivière-des-Prairies, doc. 9.64, p. 1.

<sup>853</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 14.

<sup>854</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, doc. 9.58, p. 7.

<sup>855</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 4.

<sup>856</sup> SDC Montréal centre-ville, doc. 9.131, p. 5.

<sup>857</sup> Transcription de la séance d'audition du 2 octobre en après-midi, Les amis du parc Angrignon, doc. 4.8.1, p. 23.

<sup>858</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 4.

économique<sup>859</sup>. Ainsi, afin de bien saisir la « *transformation [de la ville] et la progression des besoins et attentes de ses usagers*<sup>860</sup> », il est demandé de mettre sur pied des mécanismes de mutualisation de la collecte de données.

## 2.8.5 Soutenir l'engagement et la participation citoyenne

Bien qu'ils disent adhérer aux principes d'équité et de justice défendus par le projet de PUM, des participants jugent « *difficile d'affirmer que cette troisième génération de plan d'urbanisme est le fruit d'une démarche innovante sur le plan de la participation publique*<sup>861</sup>. » En effet, alors qu'« *aujourd'hui, les mécanismes d'implication des citoyens ne répondent pas à l'urgence des besoins d'adaptation, [le projet de PUM ne présente] aucune mesure spécifique qui vise à soutenir la mobilisation citoyenne. C'est vraiment diffusé et saupoudré*<sup>862</sup> ».

Pour nombre de participants, les citoyens, y compris « *les personnes vivant plusieurs discriminations*<sup>863</sup> », doivent être au cœur des décisions qui les concernent et ont un impact sur leur vie<sup>864</sup>.

Cela profiterait à la mise en œuvre du PUM. En suscitant plus d'adhésion, l'implication citoyenne permet de concevoir des solutions pérennes « *qui vont être beaucoup plus [...] appropriées et gérées comme des communs, c'est-à-dire des ressources qui sont gérées par et pour les utilisateurs et les citoyens*<sup>865</sup> ». En contribuant à la sensibilisation et à l'éducation, la participation citoyenne permet de « *dépasser les résistances*<sup>866</sup> » face à des changements majeurs envisagés, comme la démotorisation. En associant les acteurs de la société civile, elle crée « *les synergies nécessaires au virage que les changements climatiques et sociaux imposent*<sup>867</sup> ».

La Ville de Montréal pourrait d'ailleurs compter sur « *un vivier incroyable de personnes qui ne demandent qu'à être accompagnées, à avoir les ressources, le réseau [...] le financement, le local, la mesure incitative*<sup>868</sup> » pour réaliser des projets. Certaines initiatives pourraient ainsi être développées de manière ascendante en partant de réalités locales, pour ensuite s'intégrer dans des projets structurants à l'échelle métropolitaine<sup>869</sup>.

---

<sup>859</sup> SDC Montréal centre-ville, doc. 9.131, p. 3.

<sup>860</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 8.19, p. 19.

<sup>861</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 14.

<sup>862</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.6.1, p. 33.

<sup>863</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 30.

<sup>864</sup> Action Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 5.

<sup>865</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.6.1, p. 36.

<sup>866</sup> Compte-rendu de l'atelier participatif du 29 août 2024, doc. 7.10.

<sup>867</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 14-15.

<sup>868</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.6.1, p. 36.

<sup>869</sup> Compte-rendu de l'atelier participatif du 29 août 2024, doc. 7.10.

Plusieurs suggestions sont formulées pour donner corps à la participation citoyenne. Au niveau local, des lieux comme les mairies d'arrondissement, les centres communautaires ou les centres d'action bénévole, peuvent servir de point d'attache à la participation<sup>870</sup>. Les organismes communautaires et OBNL citoyens peuvent partager leur connaissance du milieu qu'ils habitent, et servir de courroie de transmission pour communiquer avec les citoyens<sup>871</sup>. Des comités citoyens chargés de consulter les résidents pourraient être mis en place pour prioriser les interventions des arrondissements en fonction des besoins locaux<sup>872</sup>. Pour un groupe, chaque quartier devrait disposer d'espaces citoyens « *autogérés dédiés à la transition socio-écologique pour soutenir la mobilisation citoyenne*<sup>873</sup>. » Ces espaces pourraient aussi contribuer à briser l'isolement et agir comme refuges dans des périodes de crise. À plus grande échelle, des groupes rappellent que certains projets ont bénéficié d'une implication exemplaire de la société civile et invitent à s'en inspirer.

Par exemple, si le Quartier des spectacles accueille aujourd'hui des espaces tels que l'Esplanade tranquille, souligne un citoyen, c'est parce qu'il a fait l'objet d'une « *collaboration exemplaire*<sup>874</sup> » des parties prenantes. La même personne soutient que la Table de concertation du Mont-Royal a « *longtemps été un forum exemplaire*<sup>875</sup> » avant de perdre en transparence dans ses analyses et ses projets.

Le comité de suivi mis en place dans le cadre du PPU des Faubourgs facilitait le partage d'informations entre parties prenantes. Un groupe propose de bâtir sur ce modèle en créant des comités qui représentent « *l'ensemble de la société civile, y compris les arrondissements et les secteurs économiques, culturels, communautaires, etc., [pour mener] une planification concertée des développements à venir*<sup>876</sup>. »

Pour un acteur institutionnel, la Ville de Montréal gagnerait à « *inclure de façon affirmée les universités comme partenaires du développement de son territoire*<sup>877</sup> ». Il soutient qu'en établissant un lien formel avec des ressources telles qu'un département d'études urbaines et touristiques et un pôle sur la ville résiliente, la Ville profiterait d'un accompagnement pour la mise en œuvre du PUM et d'une « *évaluation en continu sur des dimensions précises*<sup>878</sup>. »

## 2.8.6 Le suivi et la reddition de comptes

Les participants ont accueilli favorablement l'insertion au projet de PUM d'un mécanisme de suivi et de reddition de comptes, ainsi que l'intégration d'un processus d'évaluation de la mise en œuvre au moyen

---

<sup>870</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 18.

<sup>871</sup> Les amis du parc Angrignon, doc. 8.39, p. 9.

<sup>872</sup> Villeray en transition, doc. 9.55, p. 6.

<sup>873</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Solon, doc. 4.61, p. 44.

<sup>874</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 15.

<sup>875</sup> *Idem.*

<sup>876</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 15 et 16.

<sup>877</sup> Université du Québec à Montréal, doc 8.16, p. 7.

<sup>878</sup> *Idem.*

de cibles et d'indicateurs. Ils préconisent toutefois d'augmenter la fréquence des suivis et formulent des propositions pour renforcer les indicateurs.

Afin d'assurer un suivi régulier de l'avancement de la mise en œuvre, des groupes invitent tout d'abord à « *ne pas attendre 5 ans pour mobiliser la collectivité*<sup>879</sup>. » À leur avis, un suivi régulier aux 2 ou 3 ans devrait « *devenir une habitude démocratique, comme c'est le cas du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté en 2011 et qui en était, en 2023, à la 5<sup>e</sup> rencontre de son Agora*<sup>880</sup>. » Un organisme suggère par exemple de réaliser les trois étapes prévues au suivi et à la reddition de comptes du PUM de la façon suivante :

- Publication du bilan des cibles à tous les dix-huit mois;
- Publication d'un bilan triennal;
- Rendez-vous triennal avec la collectivité montréalaise<sup>881</sup>.

Estimant par ailleurs que l'implication de la société civile est une « *condition incontournable pour assurer la réussite de ce grand chantier collectif*<sup>882</sup> », il recommande de mettre en place un comité de suivi de la mise en œuvre, composé de groupes représentatifs de la société civile montréalaise<sup>883</sup>.

Comme mentionné précédemment dans ce rapport, de nombreux participants ont insisté sur le fait que les cibles doivent refléter adéquatement la vision et les objectifs de la Ville pour permettre un suivi efficace. À cette fin, une firme d'urbanistes demande de prévoir un mécanisme pour englober aussi les éléments non quantifiables du PUM et garantir leur prise en compte<sup>884</sup>.

Un OBNL invite pour sa part à s'inspirer de la clause cliquet appliquée dans le cadre de l'Accord de Paris<sup>885</sup>, laquelle « *oblige l'ensemble des pays signataires à rehausser tous les cinq ans leur niveau d'ambition en matière de lutte contre les changements climatiques*<sup>886</sup>. » De la sorte, précise ce participant, on s'assurerait que la mise à jour du PUM réalisée à chaque bilan « *comprenne les mesures les plus ambitieuses possibles*<sup>887</sup>. »

---

<sup>879</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 23.

<sup>880</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 41.

<sup>881</sup> *Idem.*

<sup>882</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 23.

<sup>883</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 12.

<sup>884</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 4.

<sup>885</sup> L'accord de Paris sur le climat, signé en 2015, est un traité international sur l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, ainsi que sur leur financement suffisant.

<sup>886</sup> Villeray en transition, doc. 9.55, p. 2.

<sup>887</sup> *Idem.*





### 3 Les constats et l'analyse de la commission

La consultation publique sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal aura été parmi les plus importantes de l'OCPM jusqu'à présent, tant sur le plan de la durée que de la participation. La consultation a reçu un accueil favorable à chacune des étapes du processus, comme en témoignent la diversité, la qualité et le nombre de personnes participantes qui s'y sont impliquées.

Afin de mettre en contexte l'analyse et les recommandations du présent rapport, ce chapitre rappellera d'abord le mandat confié à la commission. Par la suite, il se divise en trois parties : la vision de la Ville telle que proposée dans le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050; les orientations applicables à l'ensemble du territoire; et les mécanismes de mise en œuvre, de suivi et de reddition de comptes. Des recommandations sont associées à chaque partie.

### 3.1 Mise en contexte

La Ville de Montréal propose une révision complète du Plan d'urbanisme adopté en 2004, mettant ainsi à jour son principal outil de planification urbaine. La Ville souhaite planifier à long terme; elle veut définir, pour l'avenir, l'orientation de l'aménagement et de la mobilité sur le territoire montréalais, et s'adapter aux défis posés par l'urgence climatique et l'érosion de la biodiversité. Dans l'esprit d'une transition écologique équitable, on souhaite réduire les inégalités sociales et territoriales, et favoriser la santé et le bien-être de la population.

Cette révision répond aux nouvelles exigences de la loi modifiant, en 2023, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions*. Cette loi vise à planifier la consolidation des parties prioritaires du territoire, à identifier les besoins en logements, tout en précisant les mesures pour répondre à ces besoins et à établir une planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité. Ce dernier point constitue d'ailleurs la grande nouveauté du projet de PUM : aborder l'urbanisme et la mobilité comme un tout<sup>888</sup>.

C'est dans ce contexte que l'OCPM a été mandaté pour mener la consultation publique exigée par la Charte, pour qu'ensuite soit adopté le projet de règlement intitulé Règlement révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et son document complémentaire (04-047) et le remplacer par le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050<sup>889</sup>.

Concrètement, l'objectif de la présente consultation était de donner à la population l'occasion de se prononcer sur la vision, les orientations et les stratégies de mise en œuvre proposées par la Ville dans une optique de bonification et d'acceptabilité sociale. En confiant le mandat à l'OCPM, la Ville a en outre précisé qu'elle souhaitait que la démarche joigne toutes les parties prenantes (population, organismes, groupes d'intérêt, etc.).

À partir du présent rapport, la Ville révisera le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 et le soumettra, pour adoption, au conseil municipal.

Dans un souci de cohérence, l'analyse et les recommandations prendront en considération, entre autres, les documents suivants :

- Le Plan stratégique Montréal 2020-2030;
- Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2004);
- Le Plan climat Montréal — Objectif carboneutralité d'ici 2050;
- Montréal — Chantier abordable (2023);

---

<sup>888</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 6.

<sup>889</sup> *Ibid.*, p. 3.

- Suivi des recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le « Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité » — Juin 2024;
- Feuille de route montréalaise en économie circulaire 2024-2030.

Soulignons que le projet soumis à la présente consultation est le fruit de nombreuses démarches entreprises par la Ville depuis 2021, parmi lesquelles la consultation publique *Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité*, menée par l'OCPM, dont le rapport formulait 22 recommandations qui ont influencé l'élaboration du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050<sup>890</sup>.

Au cours de cette consultation, la commission a pu constater l'intérêt que les personnes participantes ont pour la Ville de Montréal, mais aussi leur désir de voir des changements être apportés afin que tout le monde y ait sa place. Ainsi, de manière globale, les participants se sont montrés en faveur du projet de PUM.

Ils ont toutefois soulevé des préoccupations et exprimé des attentes qui furent le plus souvent associées aux enjeux liés à l'intensification urbaine, aux hauteurs permises, à la qualité des milieux de vie, au transport actif et collectif, au logement, et à l'aménagement sécuritaire et inclusif de l'espace public.

### 3.1.1 Remarques importantes

Avant d'entrer spécifiquement dans l'analyse du contenu du projet de PUM, la commission estime important d'attirer l'attention sur ce qui ne s'y retrouve pas. Selon elle, ces éléments manquants sont pourtant indispensables à la réalisation et à la réussite du PUM. Il est notamment question du financement, de la priorisation des actions, des cibles et de la démographie.

#### ◆ Identifier les sources de financement

Dans son projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, la Ville de Montréal fixe des objectifs ambitieux en matière d'infrastructures de transport actif et collectif et de construction de logement. Ainsi, en 2050, plus de 300 kilomètres de nouvelles infrastructures auront été ajoutés au réseau de transport collectif structurant, plus de 400 kilomètres de nouvelles pistes cyclables se seront additionnés au réseau actuel, et plus de 12 000 nouveaux logements auront été mis en chantier annuellement entre 2025 et 2035<sup>891</sup>. Incidemment, en dehors d'un énoncé figurant dans le « Sommaire décisionnel » cité en note de bas de page, et selon lequel « *Le financement des mesures inscrites dans le PUM sera déterminé lors des exercices budgétaires selon leur priorisation*<sup>892</sup> », la commission constate qu'aucune indication n'est précisée quant aux sources de financement disponibles ou projetées afin d'atteindre ces objectifs. Cette absence de précisions au chapitre du financement pourrait éventuellement nuire à la crédibilité du projet et compromettre l'atteinte de ses objectifs.

<sup>890</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 4.

<sup>891</sup> Ville de Montréal, Document de présentation du projet PUM — Séance d'information et de questions et réponses du 5 septembre 2024, doc. 3.6, p. 14, 15 et 30.

<sup>892</sup> Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 7.

## ◇ **Prioriser les actions**

Par ailleurs, tout en notant que certaines cibles échelonnées sur cinq, quinze et vingt-cinq ans sont précisées dans le projet de PUM, la commission croit qu'il aurait été souhaitable, voire essentiel, que le projet propose une priorisation des actions, notamment en matière d'infrastructures de transport collectif et actif et de construction de nouveaux logements. S'il est vrai que le chapitre 7, intitulé « *La mise en œuvre*<sup>893</sup> », énumère une série de mesures permettant d'assurer l'atteinte de la vision d'avenir pour le territoire montréalais, ces mesures ne sont ni évaluables ni quantifiables, et les mécanismes de suivi sont imprécis.

## ◇ **Ajouter des cibles en incluant les publics visés**

La Ville s'oriente vers une transition écologique équitable. À ce propos, elle considère que, dans l'ensemble de ses interventions d'aménagement et de transformation des quartiers, des changements profonds devront être apportés pour éviter les risques d'exclusion<sup>894</sup>. Au-delà de cette déclaration d'intention, la commission se serait attendue à ce que, dans le projet soumis à la consultation, la Ville fasse preuve de plus d'empathie et expose beaucoup plus clairement ses préoccupations envers les personnes présentant des besoins particuliers en définissant, pour ces personnes, des cibles et des objectifs spécifiques.

## ◇ **Prendre en compte l'évolution démographique**

Selon les prévisions démographiques énoncées lors du Forum citoyen du 29 août 2024, la population de la CMM — incluant Montréal, Laval et Longueuil — devrait atteindre, en 2040, le chiffre de 4,8 millions de personnes, une croissance principalement marquée chez les personnes âgées de 75 ans et plus<sup>895</sup>. De ce point de vue, la commission souscrit à l'opinion de certaines personnes<sup>896</sup> qui considèrent que l'évolution démographique, notamment la pyramide des âges, doit être pleinement prise en compte dans le PUM<sup>897</sup>, dans la mesure où cette tendance aura vraisemblablement des impacts majeurs sur la planification des services, de la mobilité et des infrastructures urbaines dans les prochaines années. La commission se serait plutôt attendue à ce que le projet de PUM présente d'entrée de jeu des projections sociodémographiques pour l'ensemble du territoire, et qu'il intègre des stratégies spécifiques pour répondre aux besoins de cette population croissante.

## ◇ **Incompréhensions et inquiétudes**

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 établit plusieurs nouveaux principes, critères et règles qui rompent avec les façons de faire du Plan d'urbanisme 2004. Par conséquent, des incompréhensions et des inquiétudes se sont manifestées chez les personnes participantes pendant les auditions, que ce soit au

---

<sup>893</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7.

<sup>894</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Introduction, doc. 3.1, p. 1.

<sup>895</sup> Forum citoyen du 29 août 2024 — Préparer le Montréal de 2050, Panel 1 — Anticiper le Montréal de 2050, L'évolution démographique, doc. 7.2.1, p. 38-39.

<sup>896</sup> BC2, doc. 9.61, p. 5.

<sup>897</sup> Avis préliminaire du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques Viger, doc. 1.4, p. 4.

sujet de l'intensification urbaine, de la densité (maintenant exprimée en nombre de logements par hectare et non plus en nombre d'étages et coefficient d'occupation du sol) ou des nouvelles règles en matière de zonage et de normes de stationnement, pour ne citer que ces quelques exemples. Ces incompréhensions et ces inquiétudes relèvent à la fois de l'effet de nouveauté et de changement dans les façons de faire, de même que du manque de définitions pour certaines nouvelles appellations; on se demande comment les orientations du PUM se répercuteront sur la réglementation d'urbanisme des arrondissements en vertu de la règle de conformité.

Ces imprécisions font craindre de longs délais dans l'octroi des permis et ont été exprimées par plusieurs acteurs de développement immobilier, le plus souvent à propos de sites particuliers situés sur l'ensemble du territoire et relevant de la responsabilité des arrondissements. La commission a pris note de ces préoccupations, mais doit évidemment souligner que cette question excède son mandat, tout en précisant que les ruptures avec les façons de faire établies exigeront une gestion de changement de la part de la Ville.

Certains sujets spécifiques soulevant le même genre de préoccupations, comme les corridors visuels, les territoires et repères emblématiques, l'introduction de mesures transitoires entre le Plan d'urbanisme 2004 et le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, ou encore l'établissement de cibles précises jointes aux principaux objectifs et adaptées dans chaque arrondissement sont néanmoins abordés dans les sections suivantes.

#### **Accompagner le lectorat**

La commission tient à souligner la qualité exceptionnelle des contributions provenant de la population, des organismes et des grandes organisations, et ce, malgré le court délai et le fait que le projet soumis à la consultation soit un document volumineux, dense, touffu, labyrinthique par moments, et écrit en utilisant un vocabulaire très spécialisé; bref, il s'agit d'un document difficile à apprivoiser. La commission aurait souhaité, entre autres, que le Glossaire, justement présent dans le projet soumis à la consultation, soit plus exhaustif et que la référence aux cartes agrandies soit clairement indiquée. Néanmoins, la commission reconnaît et apprécie l'importance du travail déployé par les équipes ayant rédigé ce projet de grande ampleur.

### **3.1.2 Certaines précisions**

#### **Les activités industrialo-portuaires dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve**

Par ailleurs, plus d'une trentaine d'opinions écrites ont été déposées par des personnes habitant le secteur Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. La plupart de celles-ci plaident en faveur d'une limitation des activités industrialo-portuaires, ciblant spécifiquement l'entreprise Ray-Mont Logistique. Elles soutiennent que les activités portuaires, ferroviaires et logistiques devraient être encadrées par des mesures assurant une cohabitation harmonieuse avec les quartiers résidentiels et un développement économique qui intègre des

normes strictes en matière d'impact environnemental et de qualité de vie<sup>898</sup>. La commission a pris note de ces opinions. Elle rappelle cependant que le cas précis de cette entreprise fait actuellement l'objet d'une consultation publique spécifique menée par l'OCPM. Dans le cadre du présent mandat, la commission tiendra compte de l'ensemble des opinions exprimées par les personnes habitant Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, mais ne se prononcera pas spécifiquement sur les projets de règlement à l'étude concernant le site de Ray-Mont Logistique. À cet égard, le lecteur pourra se référer au rapport de l'OCPM sur ce sujet qui sera rendu public à la fin de l'hiver 2025.

### ◆ **Les personnes en situation d'itinérance**

Plusieurs ont souligné les problèmes auxquels font face les personnes en situation d'itinérance, plus précisément en matière de logement, d'accès aux services d'aide et de soutien, ainsi que de mobilité. La commission a entendu ces opinions et en tient compte dans son analyse. Elle collabore aussi à cet effet avec la commission de l'OCPM sur la *Consultation publique sur l'itinérance et la cohabitation sociale à Montréal*, dont le mandat porte sur la cohabitation sociale et une intégration harmonieuse des ressources pour les personnes en situation d'itinérance dans les quartiers de la métropole<sup>899</sup>. Le rapport de cette commission est attendu à la fin du printemps 2025.



## **RECOMMANDATION 1**

Sur la base de l'analyse de l'ensemble des observations, commentaires et propositions portés à son attention, la commission recommande d'adopter le projet de Règlement révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et son document complémentaire et de le remplacer par le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

La commission est toutefois d'avis que des modifications doivent être apportées sur la base des autres recommandations contenues dans le présent chapitre, afin que le PUM puisse être pleinement déployé et qu'il atteigne les objectifs qu'il sous-tend.

---

<sup>898</sup> Julie Morissette, doc. 9.9.

<sup>899</sup> OCPM, Itinérance et cohabitation sociale à Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1.

## 3.2 Une proposition de vision accueillie favorablement..., mais incomplète

*En 2050, Montréal sera une ville verte, juste et résiliente.* La ville sera verte, en préservant l'existant, en augmentant le verdissement, et en mettant en place les conditions propices aux déplacements durables. Elle sera juste, en améliorant l'offre et l'accès aux services et équipements collectifs de qualité, compte tenu des vulnérabilités sociales et territoriales. Elle sera résiliente, en aménageant les espaces publics de sorte à limiter de façon optimale les impacts des aléas climatiques et en misant sur la performance environnementale des bâtiments<sup>900</sup>.

C'est cette vision que propose la Ville dans son projet de PUM. Pour la réaliser, la Ville se dote de trois grands principes directeurs qui la guideront dans toutes ses actions : soutenir la transition écologique et le rehaussement de la biodiversité; favoriser l'équité sociale et territoriale; promouvoir la santé urbaine et la sécurité<sup>901</sup>. La Ville estime que son approche de planification ne peut se réaliser qu'en adoptant conjointement les stratégies d'aménagement et de mobilité<sup>902</sup>.

La vision et la stratégie qui la portent ont été favorablement accueillies par une majorité des personnes participant à la consultation, en ce qu'elle intègre des enjeux à la fois humains, écologiques et urbanistiques, des enjeux porteurs et délicats<sup>903</sup>. Cependant, plusieurs voix se sont fait entendre pour dire que l'intitulé de vision proposé est, à leurs yeux, à la fois vague, générique et désincarné. L'intitulé, soutiennent-elles, pourrait désigner n'importe quelle ville faisant face, ici ou ailleurs, aux mêmes défis liés à la transition écologique.

À la lumière de nombreux témoignages du même ordre, la commission est frappée elle aussi par cette évidence que la vision de la Ville proposée dans le projet de PUM 2050 passe sous silence une grande partie de ce qui caractérise Montréal : cité culturelle francophone d'envergure internationale; ville typiquement nordique; ville de savoir; métropole culturelle, sportive et créative<sup>904</sup>. La vision proposée dans le projet de PUM semble ignorer la chaleur, le son, la passion qui font de Montréal et de ses quartiers des lieux bruyants, animés, vivants, vibrants<sup>905</sup>.

Par conséquent, la commission fait sien le souhait de plusieurs personnes que la vision soit mieux précisée et singularisée en se référant aux principales caractéristiques de la métropole, tout en mettant en valeur sa singularité et son avant-gardisme. Cela aurait par ailleurs pour effet d'accroître le niveau d'adhésion de la population envers le PUM.

---

<sup>900</sup> Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 5 septembre 2024, Présentation de la Ville, doc. 4.2.1, p. 9-10.

<sup>901</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>902</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Introduction, doc. 3.1, p. 1.

<sup>903</sup> Solidarité Saint-Henri, doc. 9.109, p. 3.

<sup>904</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 5.

<sup>905</sup> Synthèse des rencontres de préconsultation – mai-octobre 2024, doc. 5.7, p. 23.

La commission verrait aussi d'un bon œil que le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 soit enrichi d'un préambule, sorte d'entrée en matière, qui inviterait à venir flâner, déambuler, se promener et découvrir le Montréal de 2050, en devenir.



## RECOMMANDATION 2

La commission insiste sur l'importance d'élargir la vision proposée en y intégrant les principales caractéristiques identitaires et distinctives de la métropole et de ses quartiers.

### 3.3 Les orientations

La stratégie véhiculée par le projet de PUM se décline sous dix orientations; soulignons que l'ordre d'énumération n'implique aucune hiérarchisation des orientations ni priorisation des objectifs qui s'y rattachent.

Pour les fins du présent chapitre, nous avons regroupé les 10 orientations selon les thèmes suivants : mobilité, intensification urbaine, logement, économie, lieux de la vie collective, patrimoine, paysages ainsi qu'environnement.

Avant d'aborder ces thèmes, la commission tient toutefois à introduire une 11<sup>e</sup> orientation qui lui semble essentielle.

#### 3.3.1 Donner aux arts et à la culture leur juste place

Montréal se démarque sur les scènes nationale et internationale par son offre culturelle : une importante proportion de touristes choisit Montréal comme destination en raison de ses nombreuses activités dans ce domaine. La culture, moteur économique de premier plan, dynamise la ville, renforce la réputation internationale de Montréal et anime les quartiers. L'art et la culture sont essentiels pour définir l'image unique de Montréal; ils reflètent sa diversité et son histoire et contribuent à raffermir le sentiment d'appartenance

de la population. Il importe donc de promouvoir les aspects créatifs, artistiques et festifs de la ville qui contribuent à son charme distinctif<sup>906</sup>.

Alors que le premier plan d'urbanisme (1992) donnait une place significative aux enjeux culturels, contribuant à modeler une vision stratégique de Montréal, il a été souligné devant la commission que la culture est nettement en retrait dans le projet soumis à la consultation<sup>907</sup>.

Certes, le projet de PUM contient quelques références touchant la culture et son rôle dans la planification et l'aménagement du territoire (art de rue, ateliers d'artistes, bibliothèques, etc.), mais ces références très morcelées concernent surtout les équipements culturels. Selon plusieurs personnes, ce n'est pas suffisant pour reconnaître et intégrer l'importance de l'art et de la culture dans le Montréal souhaité; elles ajoutent que la culture apparaît dans le projet comme un « *détail* »<sup>908</sup>. Les mêmes personnes considèrent au contraire que la culture devrait être intégrée et prendre davantage de place dans certaines des orientations présentées dans le projet actuel.

La commission appuie pleinement cette opinion, mais elle souhaiterait aller plus loin. Elle considère en effet qu'une *orientation spécifique*, avec des cibles et des objectifs précis à atteindre dans le domaine culturel à l'horizon 2050, doit être ajoutée aux orientations déjà énoncées dans le projet de PUM.



### RECOMMANDATION 3

La commission recommande à la Ville d'ajouter au PUM une orientation et des cibles spécifiques à la culture afin de mieux mettre en évidence les qualités déjà remarquables de Montréal dans ce domaine, et de soutenir la créativité des artistes qui en assurent le développement.

<sup>906</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Culture Montréal, doc. 4.6.1, p. 66; Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024, Les Scènes de Musique Alternatives du Québec, doc. 4.3.1, p. 92.

<sup>907</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 5.

<sup>908</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre 2024, Culture Montréal, doc. 4.6.1, p. 66; Transcription de la séance d'audition des opinions du 24 septembre 2024, Les Scènes de Musique Alternatives du Québec, doc. 4.3.1, p. 92.

### 3.3.2 La mobilité

#### ◇ *La mobilité : vecteur essentiel de la transition écologique*

Le projet du PUM a été maintes fois salué pour son intégration de la mobilité et la place qu'il lui accorde; plusieurs personnes participantes ont souligné son importance et son caractère innovant comme vecteur de la transition écologique<sup>909</sup>. La Ville mentionne que la réussite de cette transition s'articule autour de la mutualisation des équipements et l'utilisation de modes de transport partagés. Elle veut ainsi accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs, accessibles et de qualité, repartager équitablement l'espace de la rue, transformer la mobilité motorisée et en limiter les impacts environnementaux, urbains et de santé publique.

Plusieurs projets de transport actif et collectif y sont prévus et seraient déployés d'ici 2050, proposant une offre de mobilité accrue à la population montréalaise. La commission note que pour une grande majorité des personnes participantes, la mobilité est une composante essentielle à la réinvention de la ville.

#### ◇ *Des solutions de remplacement à l'auto solo; assurer la transition vers une mobilité partagée*

Le projet de PUM mentionne que la transition écologique vers la carboneutralité passe par une mobilité décarbonée, priorisant la marche, le vélo et le transport collectif. La Ville souhaite donc agir pour réduire la dépendance aux modes de transport motorisé individuel.

À cet effet, la commission a entendu plusieurs réflexions mentionnant que cette réduction doit se faire de pair avec l'élargissement de l'offre et la mise en place progressive d'un réseau de transport collectif et actif adéquat. La commission partage cet avis et souligne que des mesures de transition accroissant l'offre de divers types alternatifs de mobilité devraient être mises en place rapidement, particulièrement dans les quartiers en déficit.

La commission accueille positivement l'orientation en faveur d'un repartage équitable de l'espace de la rue visant l'augmentation des bénéfices collectifs dans un contexte de transition écologique.

En s'appuyant sur la réduction de l'espace alloué aux automobiles, les rues sont appelées à remplir certaines fonctions, de manière équilibrée et complémentaire, dont la fonction de lien, en y soutenant des déplacements agréables, sécuritaires et efficaces pour toutes les personnes utilisant les transports durables.

La commission encourage une mixité de modes de déplacements formant un véritable cocktail proposant divers modes alternatifs à l'auto solo. Celui-ci devrait être rapidement déployé et enrichi par la fréquence et la desserte accrue du réseau de transport collectif, les autos et vélos en partage, l'offre des taxis et l'ajout de services de navettes, tant terrestres que fluviales, desservant des sites d'intérêt<sup>910</sup>.

<sup>909</sup> Avis préliminaire du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, doc. 14, p. 19; Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 2.

<sup>910</sup> Mobilité Nordique, doc. 8.11, p. 4; Transcription de la séance d'audition des opinions du 1er octobre, Quartier des arts du cirque, doc. 4.71, p. 128.

L'apport de stationnements incitatifs à proximité de pôles intermodaux, jumelé à une éducation et une communication efficace auprès de la population, encourageraient l'utilisation de modes de déplacements durables.

La commission prend note d'exemples cités qui ont permis le partage de véhicules, vélos cargos, remorques de vélos, tout en déployant une mobilisation citoyenne. Les ateliers de transition socioécologique dans Rosemont–La Petite-Patrie et l'Espace des Possibles dans Ahuntsic-Cartierville sont de bons exemples d'expérimentations<sup>911</sup>.

Une transition adéquate, qui tient compte des particularités des secteurs en déficit qui sont à desservir, est essentielle. Cette transition doit offrir une mixité de solutions de remplacement à l'auto solo, prévoir et développer des projets pilotes visant l'adhésion et l'acceptabilité dans la communauté et planifier rigoureusement chaque phase de réalisation, tout en y prévoyant des budgets récurrents<sup>912</sup>.

Cela dit, des participants se sont montrés préoccupés par les tendances observées au cours des dernières années qui témoignent d'une hausse significative de la taille du parc automobile à Montréal, ce qui freine inévitablement les efforts en faveur de la mobilité durable. Pour contrer ce phénomène, la commission invite la Ville à s'inspirer des nombreuses solutions qui ont été proposées dans le cadre de cette consultation et qui sont énoncées dans la section mobilité du chapitre 2 de ce rapport.



#### **RECOMMANDATION 4**

La commission appuie la volonté de la Ville, à travers le PUM, de réduire la dépendance aux modes de transport motorisé individuel en insistant pour que cela se fasse de manière coordonnée avec la mise en place progressive d'un réseau de transports collectifs et actifs performant, incluant l'augmentation de l'offre de modes de déplacement partagés.

La commission est consciente que la mise en œuvre de la précédente recommandation représente un énorme défi. Cela ne la rend toutefois pas moins nécessaire.

<sup>911</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre, Solon, doc. 4.6.1, p. 32.

<sup>912</sup> Michel Maletto, doc. 8.5, p. 5-6.

Bien que la majorité des contributions reçues durant la consultation montrent un accueil favorable envers le projet de PUM, c'est au chapitre de la mobilité que la plupart de l'opposition s'est manifestée, comme en témoigne notamment le fait que près de 50 % des personnes qui ont répondu à notre questionnaire *Milieu de vie* se disent en désaccord avec la stratégie de mobilité du projet de PUM.

Par ailleurs, les médias font état régulièrement de la vive opposition que rencontre l'ajout de mesures et d'infrastructures favorisant le transport actif et collectif, notamment lorsqu'elles s'accompagnent d'une réduction de l'espace pour la voiture. De jeunes participants ont d'ailleurs souligné ressentir « *une certaine haine des automobilistes envers les cyclistes*<sup>913</sup> ».

En somme, la place de l'automobile dans la société et le fait que ce mode de déplacement est encore aujourd'hui essentiel pour beaucoup, contribuent à polariser fortement les débats sur la mobilité.

Ainsi, la commission aurait aimé que la Ville aborde de front la résistance aux changements en matière de mobilité, sans quoi celle-ci, souvent légitime, causera d'importants défis de mise en œuvre. Le mode de vie nord-américain fortement dépendant de la voiture constitue un important frein à une mobilité plus durable, même s'il est démontré que cette dernière est plus efficace et moins coûteuse, tant pour les individus que pour la société.



## RECOMMANDATION 5

La commission recommande à la Ville de reconnaître formellement le défi du changement de comportement associé aux ambitions du PUM en matière de mobilité, et qu'elle se dote d'un plan d'action concret pour susciter la nécessaire adhésion envers les modes de transports alternatifs à l'auto solo.

<sup>913</sup> Compte-rendu de la rencontre de préconsultation au Lab22 - juin 2024, doc. 5.7.2, p. 4.

## ◇ **Un réseau de transports collectif et actif accessible, sécuritaire et priorisant les secteurs en déficit et excentrés**

S'appuyant sur les recommandations de plusieurs personnes participantes<sup>914</sup>, la commission estime que ce réseau, dans les quartiers excentrés et en manque de services collectifs de mobilité, doit être rapidement priorisé et mieux desservi afin que l'arrimage aux transports structurants, aux pôles intermodaux et centres de services collectifs ainsi qu'aux pôles d'emplois soit plus aisé et fréquent.

On constate que le PUM fait peu de place à l'accessibilité universelle, à l'accroissement du sentiment de sécurité et à l'entretien de ses aménagements de mobilité collective et active. Ces éléments doivent être priorisés et faire l'objet de préoccupations constantes tout au long de l'année.

À cet égard, la commission est sensible aux remarques entendues soulignant l'importance que le projet de PUM précise davantage les moyens par lesquels l'accessibilité physique et la signalétique seront renforcées en réponse aux besoins des divers groupes vulnérables (exemples : personnes à mobilité réduite, personnes ayant une déficience visuelle ou auditive).

Ces moyens déployés devraient permettre à tout le monde et en toute saison d'accéder, puis de naviguer facilement vers les différentes destinations du quotidien et les points d'intérêt de la ville<sup>915</sup>. À titre d'exemple, quelques personnes ont relevé le manque d'entretien et de signalétique de certaines pistes cyclables existantes, les rendant non sécuritaires<sup>916</sup>.

Une signalétique adaptée, un éclairage adéquat, des traverses piétonnes et cyclistes, des zones protégées, ainsi que l'entretien du réseau, sont essentiels et doivent être pris en compte prioritairement selon la commission. Ceci afin d'assurer une accessibilité, d'accroître le sentiment de sécurité chez les personnes utilisant le réseau et de favoriser le choix par la population d'une mobilité tant active que collective accrue.

En effet, les conditions météorologiques, particulièrement en hiver, soulèvent d'importantes contraintes d'accessibilité. Il est pertinent de mentionner que le manque d'accessibilité, de sécurité et la hausse du sentiment d'insécurité dans les infrastructures de transport actif et collectif nuisent à l'atteinte des objectifs du PUM en matière de mobilité durable. Si les personnes en situation de handicap n'ont pas accès au transport collectif, si les gens craignent pour leur sécurité sur les trottoirs et pistes cyclables ainsi que dans l'autobus et le métro, ils pourraient être davantage portés à prendre la voiture.

---

<sup>914</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 4, 6 et 15.

<sup>915</sup> Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 3.

<sup>916</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 3-4.



## RECOMMANDATION 6

Dans un souci d'équité et conformément à la vision proposée, la commission recommande à la Ville de veiller à ce que les modes de transports actifs et collectifs soient accessibles pour tous, en toute saison :

- en y priorisant les secteurs excentrés et en déficit et en y assurant une fréquence et une desserte accrue des services;
- en y intégrant une signalétique claire et appropriée;
- en privilégiant des aménagements conviviaux et sécuritaires;
- en entretenant le réseau de façon récurrente et efficiente.

### ◇ *Pour une approche intégrée*

Dans son analyse des enjeux de mobilité, la commission a tenu à s'assurer que les actions du PUM se déploient en tenant compte des enjeux transversaux. Que ce soit au niveau de la dynamique territoriale, du design ou encore de l'expérience usager.

### ◇ *Un réseau favorisant l'interconnectivité et l'intermodalité*

Plusieurs commentaires entendus font valoir qu'une mobilité efficace repose sur la création d'un réseau ramifié favorisant une multitude d'interconnexions et une intermodalité accrue entre les arrondissements, les quartiers, les villes liées, l'agglomération et la région métropolitaine. La commission souligne que ce concept est peu évoqué dans le projet soumis à la consultation.

Plusieurs remarquent que la planification du transport actif existant semble aléatoire et sans souci de connexion, notamment en ce qui concerne certains tronçons cyclables qui actuellement apparaissent sans que leur logique ou leur connectivité permettent de passer d'un quartier à l'autre<sup>917</sup>.

« Une vision multiscalaire est nécessaire pour atteindre le niveau de connectivité souhaité avec les réseaux existants<sup>918</sup> ». La mobilité sur le territoire devrait être planifiée avec une vue d'ensemble, afin d'éviter le cas par cas et le manque de desserte ou de raccordement. La commission considère que l'intention du projet de PUM consistant à juxtaposer et mailler les réseaux existants et projetés doit être mieux coordonnée.

À titre d'exemple, la Ville a annoncé sa volonté de mettre en place d'ici 2050 un réseau de tramway de plus de 200 kilomètres qui se combinerait à des extensions importantes du réseau de métro et d'autobus. Cet apport a été vu positivement par la majorité.

<sup>917</sup> Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 4.

<sup>918</sup> Les amis de la Montagne, doc. 8.33, p. 15.

Cependant, la commission note que la création d'un réseau de tramway demandera une interconnectivité dans tous les réseaux de transport, non seulement pour Montréal, mais aussi pour toute la région métropolitaine, l'efficacité des réseaux s'en trouvant multiplié.

Le caractère insulaire de la ville nécessite l'interconnectivité et l'intermodalité des transports collectifs de façon à assurer le lien avec l'agglomération et souligner le passage d'une rive à l'autre.

#### ◇ **Un réseau planifié et intégré dans la trame urbaine**

L'implantation des réseaux de transport doit être cohérente et respectueuse des milieux qu'ils desservent. Cette exigence devrait être explicite dans le PUM dans le but de faciliter l'insertion des infrastructures de mobilité collective. De plus, ces réseaux s'articulent autour de pôles de mobilité caractérisés, entre autres, par des édicules et des aires d'attente méritant un aménagement exemplaire en matière d'intégration en architecture et en design urbain<sup>919</sup>.

La commission adhère aux propos, qu'outre la contribution essentielle du transport collectif à la transition écologique, le PUM doit souligner l'importance de prendre en compte ses effets potentiels sur le cadre urbain (exemples : cadre bâti, patrimoine, verdissement) et préconiser des mesures d'insertion et d'atténuation des impacts. En ce sens, la Ville doit maintenir une collaboration efficace avec tous les acteurs de la mobilité (exemples : CDPQ infra, STM).

#### ◇ **La notion de promenabilité**

Le projet de PUM élabore divers concepts visant à améliorer la qualité de l'espace urbain, tels que le repartage équitable de la rue, les parcours dynamiques et les corridors visuels sur et vers les repères emblématiques. Ces notions trouvent leur aboutissement dans le concept de *promenabilité*<sup>920</sup>, qui consiste à rendre l'expérience de la mobilité active plus complète et enrichissante, autant pour les touristes que pour la population montréalaise. Se promener, flâner, devrait être porteur d'enrichissement et de découvertes de sa ville, tant au niveau culturel, social, patrimonial, qu'identitaire pour tout le monde. Ce type de déambulation enrichit la marche autrement que pour la destination, en valorisant l'apport, tant des réseaux actifs souterrains que terrestres, et ce, en toute saison. La commission adhère à cette notion.

---

<sup>919</sup> Avis préliminaire du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, doc. 1.4, p. 27.

<sup>920</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 24-25; Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 8.



## RECOMMANDATION 7

La commission recommande que la Ville s'assure :

- en concertation avec la STM, CDPQ Infra et les autres acteurs de la mobilité, que les infrastructures et équipements de transport structurants soient exemplaires quant à la qualité du design et à leur intégration dans la forme urbaine;
- de prioriser une interconnectivité et une intermodalité complètes et fluides entre les quartiers, les arrondissements et la région métropolitaine;
- d'intégrer dans ses parcours de mobilité active, la notion de promenabilité visant la découverte, la reconnaissance et l'appropriation de la ville et de ses quartiers à travers un rythme piétonnier.

### 3.3.3 Intensification urbaine

Couramment associée à l'habitation, la notion de densification est généralement présentée comme la principale solution à la crise du logement. La Ville choisit cette fois de dépasser ce concept en proposant celui d'intensification urbaine. Partagée en trois niveaux — doux, moyen et élevé — l'intensification urbaine vise un équilibre entre l'augmentation du nombre de logements à l'hectare et la présence, dans un rayon de quinze minutes de marche, de ressources urbaines répondant aux besoins quotidiens de la population d'un secteur.

Outre le fait de s'appuyer sur la création de milieux de vie complets, la commission retient plusieurs avantages au concept d'intensification urbaine :

- En limitant les possibilités de densification à l'ajout d'une unité de logement par bâtiment, l'intensification douce tient compte de l'intérêt patrimonial des secteurs visés. La notion de séquence urbaine permet aux niveaux d'intensification intermédiaire et élevé de préserver une certaine harmonie dans l'application des hauteurs entre secteurs voisins et à l'intérieur de ceux-ci. Les niveaux intermédiaire et élevé permettent aussi d'envisager la densification dans le sens de la compacité plutôt que des grandes hauteurs, en particulier pour des secteurs situés à l'extérieur du centre-ville. Cela souscrit aux demandes répétées de nombreuses personnes au cours de cette consultation, qui soulignent leur préférence pour des formes urbaines inspirées des quartiers centraux.
- Le fait d'établir des niveaux d'intensification et des seuils minimaux moyens de densité nette offre assez de flexibilité pour éviter les modifications répétées au PUM; ce sont les règlements d'arrondissements qui pourront être modifiés.

## ◇ **Des précisions nécessaires**

La nouveauté qu'introduit l'approche d'intensification urbaine exigera toutefois un temps d'adaptation pour les arrondissements responsables de sa mise en œuvre, et les groupes de développement immobilier souhaitant réaliser des projets.

Tel que souligné en introduction du présent chapitre, la commission reconnaît, parmi les opinions recueillies, plusieurs sources de préoccupations légitimes qui nécessiteront des ajustements et des clarifications avant l'adoption du PUM.

En premier lieu, la commission aurait trouvé pleinement justifié d'appliquer des niveaux d'intensification élevés autour de pôles de transport structurant existants et en cours de réalisation — actuellement les stations de métro, de REM et les gares de train. Ces niveaux d'intensification devraient anticiper ceux prévus au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en cours de révision.

Bien que chaque situation soit particulière et mérite une évaluation de l'impact sur le cadre bâti environnant, la qualité du réaménagement effectué ces dernières années autour de la station de métro Rosemont, et la diversité des fonctions qu'on y trouve, constituent un exemple probant d'intensification urbaine réussie. Au besoin, la révision périodique du PUM permettra d'ajuster les seuils minimaux de densité et le périmètre de la zone d'intensification autour de ces pôles, et d'en identifier de nouveaux.

La même réflexion doit s'appliquer aux corridors prévus pour le transport structurant, les parcours de tramway et les services rapides par bus (SRB). Bien que tous les corridors ne se prêtent pas à une telle densification, des axes tels que le boulevard Henri-Bourassa en profiteraient grandement, jusqu'à devenir des lieux de destination plutôt que des fractures urbaines.

La commission s'interroge sur les fondements qui sous-tendent le choix et l'étendue des niveaux d'intensification proposés dans certains secteurs. Comment justifier en effet qu'un quartier tel que Pointe-Saint-Charles, au tissu dense, uniforme et à l'intérêt patrimonial certain, se retrouve en zone d'intensification intermédiaire, alors que des territoires ayant une morphologie similaire, tels que Émard ou Verdun, se voient attribuer une intensification douce? Un découpage plus fin des secteurs d'intensification, doublé d'une attention particulière pour éviter d'accentuer la spéculation foncière, seront nécessaires.

Plusieurs citoyens et groupes ont pointé du doigt qu'un manque de transition au niveau des hauteurs et densités, ainsi qu'une projection trop large du centre-ville, posent des enjeux d'enclavement, voire d'empiètement pour des secteurs ayant leur identité propre, comme le Vieux-Montréal et Pointe-Saint-Charles. La commission trouve fort pertinente l'idée d'ajouter au PUM la notion d'interface, tout en limitant la portée du centre-ville, afin de mieux respecter l'intégrité des territoires. Elle encourage par ailleurs la Ville à mieux encadrer l'intensification des secteurs patrimoniaux et d'intérêt patrimonial au moyen de lignes directrices.

La commission retient aussi que l'affectation « Activités diversifiées » devrait continuer à accueillir la fonction d'habitation lorsque certaines conditions sont réunies. Ces conditions incluraient la démonstration que les sources de nuisances, telles que la pollution sonore, la pollution de l'air incluant les particules fines inférieures à 2,5 microns, et la sécurité des déplacements actifs pour accéder aux ressources de proximité, n'excéderaient pas certains seuils reconnus par des autorités compétentes (exemple : Santé publique).

La Stratégie montréalaise du projet de PUM introduit le concept d'équivalent-logement afin d'inclure des usages non résidentiels tels que Commerce, Bureau, Équipement collectif ou Institutionnel. Aucun équivalent n'est toutefois proposé pour les usages des affectations Industrielle et Activités diversifiées. Ceux-ci ne comportent pas de seuils de densité attitrés. Considérant l'intention de la Ville d'intensifier les espaces à vocation économique et l'importance des investissements pour en assurer la desserte en transport structurant, l'établissement de seuils de densité pour ces secteurs serait souhaitable.



## RECOMMANDATION 8

La commission recommande à la Ville d'appliquer le concept d'intensification urbaine au développement de son territoire, en y intégrant les bonifications suivantes :

- rendre disponibles les critères motivant le choix des niveaux d'intensification et la délimitation de chacune des zones d'intensification urbaine sur le territoire;
- planifier une intensification urbaine respectueuse des territoires eux-mêmes et entre eux, par l'ajout de la notion d'interface, un encadrement spécifique des secteurs à valeur patrimoniale et la limitation du territoire du centre-ville;
- déterminer des périmètres d'intensification élevée autour de pôles et le long de corridors de transport structurant, en s'appuyant au cas par cas sur des évaluations d'impacts sur le cadre bâti et en anticipant les seuils minimaux de densité du PMAD en cours de révision;
- appliquer des seuils minimaux moyens de densité nette aux espaces à vocation économique.

## ◇ **L'application en arrondissement**

Les arrondissements sont inégalement outillés pour prendre en charge les responsabilités liées à l'application de l'intensification urbaine. S'étant révélé une source d'appréhension majeure durant la consultation, ce déséquilibre de ressources touche à la fois aux compétences, aux effectifs et au financement. Cela risque d'affecter la capacité et la célérité de certains arrondissements à appliquer les exigences du PUM, c'est-à-dire à mener les évaluations patrimoniales nécessaires, à déterminer les séquences urbaines, les limites de hauteurs et de densité, à porter des avis discrétionnaires sur certains projets et, conséquemment, à délivrer des permis de façon diligente.

Afin de favoriser l'adhésion des arrondissements et d'offrir aux citoyens et entreprises un cadre de réalisation prévisible dans les meilleurs délais, la Ville devra s'assurer que chaque arrondissement soit suffisamment outillé pour mener à bien ses responsabilités dans des délais raisonnables.



### **RECOMMANDATION 9**

La commission recommande à la Ville de soutenir les arrondissements afin d'assurer un développement prévisible, efficace et harmonieux de l'habitation, par exemple en mutualisant les ressources.

### **3.3.4 Résorber la crise du logement**

La question de l'habitation a été le principal objet des préoccupations et des opinions recueillies au cours de cette consultation. Cela illustre que le logement est au cœur des préoccupations des citoyens, et que, tant que cette question n'est pas résolue, il sera difficile pour les personnes concernées d'aborder de front des enjeux tels que les changements climatiques et la perte de biodiversité. Toutefois, les opinions reçues divergent sur les causes et solutions à la crise du logement.

Le traitement réservé aux enjeux de l'habitation par le projet de PUM traduit une évolution depuis le Projet de ville. Alors qu'en 2022, ce dernier qualifiait Montréal de relativement abordable à l'échelle nord-américaine<sup>921</sup>, le projet de PUM évalue, quant à lui, que la crise du logement va au-delà du nombre de

<sup>921</sup> OCPM, Consultation publique Réflexion 2050, Ville de Montréal, Projet de ville, doc. 3.1, p. 130.

logements disponibles, mais est aujourd'hui surtout une question d'abordabilité<sup>922</sup>. Outre les mesures liées à l'intensification urbaine, il propose ainsi d'augmenter l'offre d'unités pour les ménages appartenant à tous les quintiles de revenus. Une cible visant spécifiquement à répondre aux besoins des ménages à revenus faibles ou modestes consiste à hausser à 20 % l'offre de logements hors marché sur le territoire, dont au moins 75 % de logements sociaux. Cela représenterait la création d'environ 6 000 logements à but non lucratif par année, dont 4 000 logements sociaux. Une telle cible est d'autant plus nécessaire lorsqu'on constate à quel point cette crise de l'abordabilité du logement exacerbe la hausse alarmante du nombre de personnes à risque ou en situation d'itinérance à Montréal.

Bien qu'il soit nécessaire de se montrer ambitieux, la situation actuelle relativement au financement du logement social, et les subventions requises pour en assurer la réalisation (plus d'un milliard de dollars par année<sup>923</sup>), rendent peu probable l'atteinte de cette cible. Sans remettre en question la nécessité du financement gouvernemental, un changement de cap doit être envisagé pour que le développement de l'habitation abordable se poursuive et s'accélère indépendamment de telles subventions.

En étant établie pour l'ensemble du territoire, la cible de 20 % de logement hors marché pose le risque d'esquiver cet enjeu et ainsi accentuer l'écart d'abordabilité entre les arrondissements. Cette cible devrait plutôt constituer un seuil minimal pour chaque arrondissement, mais pour que cela ne demeure pas qu'un vœu pieux, des solutions créatives seront nécessaires.

#### **Des pistes de solutions à explorer**

Afin de prévenir la spéculation foncière que ne manquera pas d'entraîner le développement du transport structurant et des secteurs d'opportunité, et dans le but de préserver l'abordabilité pour une mixité de fonctions (exemples : habitations, commerces, services communautaires), la Ville devra veiller à acquérir les lots susceptibles d'être convoités pour de la spéculation de façon prévoyante et stratégique, et collaborer activement avec ses partenaires du transport collectif et des gouvernements supérieurs. Elle aura également intérêt à se saisir du pouvoir d'expropriation pour réaliser du logement social.

Des solutions spécifiques au centre-ville doivent également être mises en place. Depuis son entrée en vigueur, le Règlement pour une métropole mixte génère essentiellement des contributions financières plutôt que des cessions d'immeubles, les premières constituant un moindre mal face à une perte de densité. De nombreux groupes de développement immobilier se disent néanmoins disposés à combiner habitation hors marché et privée au sein d'un même bâtiment. Alors que le projet de PUM démontre une ouverture en faveur de la mixité verticale, l'application d'une mixité de tenures dans les projets résidentiels du centre-ville ne doit plus être écartée.

---

<sup>922</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 — La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 44.

<sup>923</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 3 octobre en après-midi, Bâtir son quartier, doc. 4.9.1, p. 120.

Le chapitre 2 fait état de nombreuses propositions afin de déployer une masse critique de logements à but non lucratif, et de conférer aux organismes qui les développent des avantages concurrentiels. Sans les reprendre ici de façon exhaustive, la commission juge souhaitable que le PUM entérine :

- la diversification des modèles de logements à but non lucratif;
- la reconnaissance d'un statut d'organisme de développement immobilier à but non lucratif servant de critère unique d'admissibilité à des processus distincts;
- la normalisation des ententes portefeuille;
- l'application du zonage différencié;
- l'établissement de privilèges normatifs pour les projets d'habitation à but non lucratif développés notamment par le biais du zonage incitatif, du zonage différencié et des PPCMOI.

En réponse à des questions du public lors de la séance d'information et de questions-réponses, les personnes représentant la Ville de Montréal ont rappelé que la loi ne permet pas à une ville, actuellement, de réglementer le développement de l'habitation en fonction de besoins et de clientèles ciblés. On parle notamment de maison de chambres, de logements de transition, de refuges pour personnes en situation d'itinérance, de logements pour personnes en situation de handicap, de logements familiaux, de logements pour femmes en difficulté, pour personnes autochtones, pour étudiants.

La commission estime cependant que, sans avoir de valeur coercitive, l'inscription au PUM de cibles obligerait la Ville à prévoir des mesures pour les atteindre, puis à rendre compte de son avancement. La commission voit aussi avec intérêt la proposition d'un organisme, qui propose de compter chaque logement familial comme 1,5 unité, afin que les densités mesurées en nombre de logements par hectare ne stimulent pas uniquement la construction d'habitations de petite taille.

À plus long terme, et toujours dans le but d'offrir à la Ville un maximum d'autonomie financière dans le développement d'un parc immobilier à but non lucratif, la commission rappelle une proposition innovante formulée par un groupe en 2022, dans le cadre de la consultation sur le Plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure. Inspirée d'un exemple danois, celle-ci consiste, moyennant une réforme du cadre législatif aux niveaux national, provincial et municipal, à créer une corporation paramunicipale ayant pour mandat de développer la ville et de financer la construction et l'entretien de ses infrastructures. La corporation pourrait contracter des prêts à très long terme auprès de la Banque du Canada, investir ces montants notamment dans la réalisation de logements à but non lucratif et de transport structurant, puis contracter et réinvestir de nouveaux prêts à mesure que ces actifs gagnent en valeur<sup>924</sup>.

---

<sup>924</sup> Pour plus de précisions sur cette proposition, voir OCPM, Consultation publique sur le Plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure, Imagine Lachine-Est, doc. 7.35.



## RECOMMANDATION 10

La commission recommande à la Ville de favoriser le déploiement d'une masse critique de logements à but non lucratif, en s'appuyant notamment sur les actions suivantes :

- reconsidérer la part de 75 % de logement social prise sur la cible de 20 % de logement hors marché, au profit d'une plus grande diversification des modèles d'habitation à but non lucratif, compte tenu des enjeux liés au financement du logement social;
- moduler la cible de 20 %, en tenant compte du contexte propre à chaque arrondissement;
- garantir aux groupes de développement de logements à but non lucratif des avantages concurrentiels aux niveaux réglementaire, administratif et fiscal;
- inscrire au PUM le zonage différencié;
- inscrire au PUM la possibilité d'exproprier un immeuble pour la réalisation de logements à but non lucratif;
- inscrire au PUM des cibles de logements à but non lucratif pour les clientèles à besoins particuliers;
- explorer la possibilité de mettre en place des outils innovants, tels qu'une corporation paramunicipale de développement.

Malgré tous les efforts nécessaires qui pourront être déployés par la Ville pour s'attaquer à la crise du logement en stimulant l'offre de logement abordable, la commission partage les préoccupations soulevées par certains participants selon lesquelles cela risque de ne pas apporter de solutions suffisantes et durables si on ne s'attarde pas aussi à certains facteurs économiques qui contribuent à cette crise, telle que la spéculation foncière, l'embourgeoisement, la financiarisation du logement et la fiscalité.

Il importe de reconnaître que ces questions de fond sont réelles, et qu'elles doivent recevoir toute l'attention des décideurs.

Par ailleurs, selon plusieurs participants, la réduction des délais pour l'octroi de permis de construction d'unités résidentielles doit impérativement être priorisée si l'on souhaite tendre vers un équilibre plus adéquat entre l'offre et la demande. Ils estiment aussi que certaines contraintes réglementaires proposées constituent des obstacles supplémentaires au développement immobilier.



## RECOMMANDATION 11

La commission recommande à la Ville de :

- se concerter avec les autres municipalités et les décideurs des paliers gouvernementaux supérieurs afin d'explorer les moyens qui permettraient de limiter ou de contrer les impacts négatifs sur l'abordabilité des facteurs économiques et fiscaux associés au développement immobilier;
- se fixer des cibles pour réduire significativement les délais d'octroi de permis de construction d'unités résidentielles.

### 3.3.5 Transformer l'économie de Montréal

#### ◇ Renforcer la vision économique du PUM

Comme le reconnaît le projet de PUM, Montréal est la locomotive économique du Québec<sup>925</sup>. La ville est un carrefour privilégié des échanges commerciaux et un important pôle logistique en Amérique du Nord, ce qui constitue un atout majeur pour la compétitivité de ses entreprises. De plus, elle dispose d'infrastructures économiques d'envergure nationale et internationale.

Le projet de PUM aborde les enjeux économiques et les enjeux commerciaux dans une seule et même orientation, ce que plusieurs organisations<sup>926</sup> ont critiqué. La commission adhère aux préoccupations qu'elles ont exprimées, à savoir que cette approche compromet l'atteinte des objectifs distincts propres à chacun de ces secteurs. Par conséquent, la commission joint sa voix à ces organisations pour demander à la Ville de scinder l'orientation 4 en deux, la première couvrant les objectifs liés aux espaces à vocation économique, incluant les espaces de bureaux, et la seconde s'attardant aux objectifs liés aux espaces à vocation commerciale.

Aux yeux de la commission, la première de ces deux orientations, soit celle consacrée au développement économique, doit présenter une vision économique approfondie pour le Montréal de 2050. En effet, de nombreux organismes issus du secteur économique ont fait valoir que le rôle de Montréal en tant que moteur économique du Québec est insuffisamment mis en valeur dans le projet de PUM. La commission partage cette opinion. C'est pourquoi, eu égard à l'importance stratégique de la planification urbaine pour le développement économique, la commission estime que cette orientation doit intégrer une vision économique à la hauteur du statut de Montréal en tant que métropole économique.

<sup>925</sup> Ville de Montréal, *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 73.

<sup>926</sup> *Compte-rendu des rencontres de préconsultation sur les enjeux du secteur du développement économique* — août 2024, doc. 5.7.22, p.5-6; Arrondissement de Saint-Laurent, doc. 9.138, p. 7.

En outre, la commission reconnaît que la normalisation du télétravail a significativement réduit la demande pour des espaces de bureaux dans le centre-ville. Sans rejeter la proposition de la Ville visant à transformer une partie des espaces de bureaux vacants en logements, la commission retient également les arguments de gens du milieu des affaires<sup>927</sup> voulant que ces espaces inoccupés doivent être appréhendés comme une occasion stratégique pour stimuler la croissance économique de la métropole.

De plus, on note que de nombreux espaces de bureaux présentent des caractéristiques structurelles (grandes surfaces sans fenêtre, réseaux de tuyauterie insuffisants) qui compliquent et rendent coûteuse leur conversion en logements. C'est pourquoi la commission estime qu'il est essentiel que la Ville développe une stratégie proactive pour maximiser l'utilisation de ces espaces vacants et attirer de nouvelles entreprises. Pour ce faire, la commission recommande à la Ville d'intervenir sur les facteurs de demande, en réalisant des investissements ciblés, en ajustant la réglementation et en centralisant les services aux entreprises près des espaces de bureaux<sup>928</sup>.

Quant à la volonté émise dans le PUM de redynamiser les artères commerciales de proximité, la commission comprend que la simple présence de commerces de proximité ne garantit pas un accès équitable aux ressources du quotidien pour les populations vulnérables. Sans minimiser l'importance de la proximité, la commission retient également les arguments de plusieurs groupes<sup>929</sup> plaidant pour que la Ville tienne compte de l'importance de déployer les moyens nécessaires pour le dynamisme des artères commerciales et de l'abordabilité des commerces. Par ailleurs, la commission appuie les préoccupations entendues quant à l'importance pour la Ville de s'attaquer au phénomène d'embourgeoisement commercial; les prix des loyers commerciaux étant eux-aussi soumis à d'importantes hausses<sup>930</sup>.

Enfin, au-delà du critère d'abordabilité, afin de limiter la prolifération des chaînes de restauration rapide, la commission estime que la Ville doit mettre en place des mesures incitatives pour favoriser l'implantation de commerces proposant des produits alimentaires sains et abordables.

---

<sup>927</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.62, p. 16-17.

<sup>928</sup> *Idem*.

<sup>929</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 20; Concertation en développement social de Verdun, doc. 9.121, p. 9.

<sup>930</sup> Piétons Québec, doc. 8.21, p. 19; Action Gardien — CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.69, p. 13.



## RECOMMANDATION 12

La commission recommande à la Ville d'enrichir la vision économique du projet de PUM et d'articuler distinctement les enjeux propres aux différents secteurs économiques en prenant les mesures suivantes :

- diviser l'orientation 4 en deux orientations distinctes : l'une consacrée aux espaces à vocation économique, incluant les bureaux, et l'autre aux espaces à vocation commerciale;
- intégrer à la première de ces deux orientations une vision économique ambitieuse et détaillée qui reflète pleinement le rôle de Montréal comme métropole économique nord-américaine;
- élaborer une stratégie proactive afin d'encourager de nouvelles entreprises à s'installer dans les espaces de bureaux vacants du centre-ville;
- se doter d'une stratégie pour protéger l'abordabilité et la diversité commerciale dans les quartiers.

### ◇ *Des zones d'innovation métropolitaine au service de la transition écologique*

Bien que la transition écologique soit surtout associée aux enjeux de mobilité dans le PUM, elle exige aussi une vision pour la transformation de la structure économique. La commission considère nécessaire que le PUM tienne compte de la lutte aux changements climatiques dans le développement économique de la ville. Montréal doit ainsi s'engager résolument dans une économie de transition écologique et viser à devenir un modèle dans le domaine.

La vision économique du projet soumis à la consultation identifie cinq secteurs économiques prioritaires, soit quatre zones d'innovation métropolitaine (ZIM) et le centre-ville de Montréal. Par la création d'une ZIM, la Ville souhaite notamment accélérer la transition écologique de l'économie montréalaise; contribuer à la revitalisation et à la modernisation de secteurs à vocation économique; et, enfin, aménager des secteurs à caractère industriel axés sur la mobilité durable<sup>931</sup>.

Les interventions prévues dans les ZIM misent sur le développement d'activités économiques en phase avec la stratégie de carboneutralité de la Ville, par exemple les entreprises d'économie circulaire et de mutualisation, le bioalimentaire et les technologies propres. Dans cette optique, il est également projeté de rendre ces secteurs aisément accessibles par des modes de transport durable. La commission voit d'un bon œil les impacts qu'auront ces ZIM sur l'économie montréalaise et la transition écologique.

<sup>931</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 83.

## ◇ **L'Est de Montréal, territoire prioritaire**

Une organisation<sup>932</sup> a attiré l'attention de la commission sur le plan intitulé Actions en développement économique 2023-2025, publié de façon conjointe par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec<sup>933</sup>. On y mentionne que « *la ville accordera une attention particulière au développement du centre-ville et de l'Est de Montréal*<sup>934</sup> ». Comme l'Est est la priorité de tous les ordres de gouvernement, la Ville propose un ambitieux chantier de relance pour ce territoire, le qualifiant de « *hautement prioritaire*<sup>935</sup> ». Le PUM devrait également affirmer cette priorité. Comprenant de nombreux terrains vacants, ce territoire offre un haut potentiel de revitalisation et de création de valeur sociale et environnementale, notamment en « *favorisant le développement d'écosystèmes industriels mixtes, autosuffisants et écologiquement responsables*<sup>936</sup> ». La Ville devrait ainsi tirer profit du contexte actuel favorable au développement de l'Est, tout en maintenant active la mobilisation de l'ensemble des partenaires concernés, publics et privés.

La commission est par ailleurs sensible aux propos selon lesquels le développement économique de l'Est s'est souvent exercé sans égard au bien-être des populations riveraines. En conséquence, la Ville devrait appuyer le développement de ce territoire au bénéfice des populations locales et ainsi prévenir ou limiter l'effet d'embourgeoisement :

- en soutenant la formation en employabilité dans des créneaux d'avenir;
- en intégrant dès maintenant des options de mobilité durable efficaces, tant pour le réseau local que le réseau structurant;
- en veillant à ce que les usages industriels n'accroissent pas, voire qu'ils contribuent à atténuer les nuisances aux riverains.

## ◇ **D'importants secteurs d'activités économiques**

Au-delà des zones d'innovation métropolitaine (ZIM), plusieurs secteurs de la ville disposent d'un potentiel économique doublé d'une identité forte. Citons par exemple le Quartier des arts du cirque (QUAC), reconnu pour son économie culturelle inclusive, sa mutualisation environnementale et ses activités de recherche; l'Espace pour la vie qui, à proximité immédiate du Parc olympique et du parc Maisonneuve, offre une palette d'expériences muséales mondialement reconnues, en plus d'être actif en recherche et développement.

La commission rappelle en outre une proposition relative au Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), formulée dans le cadre de la consultation sur le Plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure en

---

<sup>932</sup> PME MTL Grand Sud-Ouest, doc. 8.8, p. 9.

<sup>933</sup> Ville de Montréal, Actions en développement économique 2023-2025, Planification économique conjointe avec le gouvernement du Québec, mai 2023, [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/ville\\_de\\_montréal\\_plan\\_d'action\\_2023-2025\\_vf\\_2.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/ville_de_montréal_plan_d'action_2023-2025_vf_2.pdf).

<sup>934</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>935</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>936</sup> Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 9.70, p. 16.

2023. Le milieu d'affaires invitait à tirer parti des établissements universitaires, dont l'École de technologie supérieure située à proximité, afin de développer un pôle d'innovation en technologies propres :

« Plusieurs projets intéressants issus du milieu des affaires de la métropole ont été déposés lors de l'appel de propositions [du gouvernement du Québec] pour les zones d'innovation. Comme le nombre de zones sera limité, plusieurs projets porteurs ne seront pas sélectionnés. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain propose de trouver un concept alternatif aux zones d'innovation pour ces projets non retenus, mais à fort potentiel de retombées économiques<sup>937</sup>. »

La commission considère que cette proposition pourrait s'appliquer à d'autres secteurs de la ville disposant d'un écosystème favorable à l'innovation. Par exemple, le QUAC et Espace pour la vie pourraient accueillir certains des projets porteurs non retenus lors de l'appel de propositions du gouvernement.

Le projet de PUM a mis l'accent, à juste titre, sur l'importance de densifier les secteurs habités à proximité des infrastructures de transport structurant; la commission suggère à la Ville de recourir à cette même approche en ce qui concerne la localisation des emplois. Leur concentration autour des pôles de mobilité les rendrait accessibles à la fois en transports actifs et collectifs.



### RECOMMANDATION 13

La commission recommande à la Ville de réunir les conditions pour que Montréal s'engage résolument dans une économie de transition socioécologique, devenant un modèle dans ce domaine, en privilégiant notamment les moyens suivants :

- réaffirmer la priorité du développement économique du territoire de l'Est de Montréal, en s'assurant qu'il se fasse au bénéfice des populations locales, notamment en y priorisant l'implantation d'un mode de transport structurant;
- tenir compte du potentiel de développement d'autres secteurs stratégiques, comme le secteur regroupant le Parc olympique, le parc Maisonneuve et Espace pour la vie ou le Quartier des arts du cirque.

<sup>937</sup> OCPM, Consultation publique sur le Plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 748, p. 8-9.

### 3.3.6 Les lieux de la vie collective

Le projet de PUM vise la mise en valeur, la création et la réorganisation des espaces et lieux publics. À cette fin, la Ville propose de repartager équitablement l'espace de la rue, en plus de renforcer l'offre et faciliter l'accès aux lieux de la vie collective comme supports à l'équité et à la vie de quartier.

#### ◇ *L'espace de la rue, un espace public à repartager*

La Ville entend utiliser une partie de l'espace de la rue au bénéfice des lieux de la vie collective. Ainsi, le projet de PUM fixe pour 2050, une cible d'au moins 30 % de l'emprise publique qui sera utilisée pour le transport actif et collectif et pour les infrastructures vertes.

Le repartage de la rue vise, entre autres, à accorder plus de place aux activités de socialisation culturelles et récréatives. Le projet aborde le concept de deuxième peau<sup>938</sup> valorisant le caractère collectif de lieux adjacents à la rue qui génèrent un fort achalandage (exemples : écoles, stations de métro, bibliothèques, parcs, espaces culturels et commerciaux). La commission y voit une reconnaissance que ces espaces publics doivent être reconfigurés afin d'offrir de multiples expériences et une réduction de l'espace alloué à l'automobile.

Cette cible d'au moins 30 % semble insuffisante pour plusieurs<sup>939</sup> qui souhaitent également que la Ville instaure des cibles par types d'aménagement. Pour sa part, la commission considère que le projet de PUM manque de précisions sur la portion qui sera réservée aux différents types d'aménagement (verdissement, transport collectif, transport actif, etc.). Elle approuve donc la mise en place de cibles spécifiques pour chacun d'eux.

Au-delà de cette cible, d'autres<sup>940</sup> soulignent qu'il y aurait lieu de s'assurer de la sécurité et de la convivialité des déplacements, notamment en réduisant les vitesses maximales et en élargissant les trottoirs, tout en intensifiant le verdissement. Vivre la ville, font-ils valoir, c'est aussi prendre plaisir à arpenter l'espace urbain, à se l'approprier, amenant l'exploration et la découverte de lieu en mode marcheur.

La commission est d'avis que pour favoriser ce repartage, des critères d'aménagement doivent être définis (exemples : largeur des infrastructures de mobilité et de transport, types de verdissement, signalisations appropriées). Ces critères auront pour objectif de garantir le partage équitable de l'espace de la rue et de favoriser, au-delà de l'usage fonctionnel des axes de mobilité, la création de parcours de qualité et sécuritaires dans les quartiers et arrondissements. La commission encourage la planification concertée avec les arrondissements afin de favoriser une mise en œuvre harmonieuse et d'éviter le manque de connectivité et de fluidité dans l'aménagement et le repartage de la rue.

<sup>938</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 113.

<sup>939</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 2, p. 24.

<sup>940</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 27 septembre, Culture Montréal, doc. 4.6.1, p. 69; Quartier des arts du cirque, doc. 8.10, p. 19.



## RECOMMANDATION 14

La commission recommande que la Ville définisse des critères d'aménagement pour un repartage équitable de l'espace de la rue favorisant la création de parcours de qualité et sécuritaires, tout en tenant compte des spécificités des territoires traversés.

### ◇ *L'accès aux lieux de la vie collective : Prioriser l'équité et soutenir la vie de quartier*

Les lieux de la vie collective sont des pôles d'ancrage de la vie de proximité; ils contribuent à la qualité de vie et au sentiment d'appartenance de la population.

Certaines personnes ont souligné, en ce qui concerne les équipements collectifs, qu'une seule cible est fixée dans le projet de PUM, soit celle proposant d'augmenter la superficie de bibliothèques afin d'assurer un accès de qualité pour la population<sup>941</sup>. La commission croit qu'il serait opportun d'identifier des cibles pour d'autres lieux et équipements (exemples : centres communautaires et culturels, centres sportifs, écoles) afin de garantir un accès de qualité à divers équipements collectifs pour l'ensemble de la population.

De plus, le projet de PUM prévoit d'intégrer des éléments de l'identité culturelle locale aux lieux de la vie collective, notamment par le biais de l'art public. La commission partage l'avis de gens du milieu<sup>942</sup> pour qui ces éléments doivent être pris en compte dès l'étape de la planification. Cela permettra d'inclure, à chaque phase du projet, le regard singulier et l'expertise des artistes au même titre que celle des architectes, urbanistes, ingénieurs et fonctionnaires, favorisant ainsi un maillage des compétences.

Finalement, la Ville compte répondre au déficit et aux inégalités d'accès en misant sur l'équité territoriale, la qualité des milieux de vie, l'accessibilité et l'appropriation de lieux de vie collective. De plus, des éléments de l'identité culturelle locale seront intégrés aux lieux de la vie collective, notamment par le biais de l'art public, et ce, dès l'étape de leur planification. La Ville entend se montrer exemplaire sur le plan du design de ses projets et de ceux soumis par d'autres instances. La commission appuie les intentions de la Ville sur ces enjeux fondamentaux.

Du reste, la commission est d'avis que des cartes synthèses, jumelant deux ou plusieurs cartes (exemples : cartes 2-20, 2-21, 4-2 et 4-3 du projet de PUM), apporteraient un portrait plus juste et précis des secteurs à prioriser en matière de lieux de la vie collective. Cette combinaison plus visuelle permettrait de mieux cibler les besoins actuels et d'améliorer l'équité territoriale, notamment dans des secteurs ayant des besoins particulièrement élevés.

<sup>941</sup> Rayside Labossière, doc. 8.17, p. 18-19.

<sup>942</sup> *Idem.*

### ◇ **L'occupation transitoire encouragée**

Le projet du PUM s'engage à encourager les arrondissements à adapter et développer leurs outils réglementaires, afin de faciliter l'occupation transitoire. La commission appuie cette pratique, car elle permet de faciliter l'accès et comporte plusieurs avantages, dont la contribution à l'atteinte des objectifs de transition écologique, tout en protégeant les bâtiments vacants et en offrant notamment des espaces pour les projets porteurs et innovants qui stimulent la vitalité des quartiers, par exemple, en culture<sup>943</sup>.

### ◇ **Des espaces publics et des parcs accessibles**

Les espaces publics, comprenant les parcs et espaces verts, sont essentiels en tant que lieux de rencontre et d'échange, là où la population peut se détendre, socialiser et bénéficier d'animation et de programmation d'activités diverses (exemples : culturelles, sportives). L'importance de ces espaces est d'autant plus grande qu'ils sont complémentaires à l'offre résidentielle et commerciale des quartiers en proposant « *des lieux de respiration et de convivialité*<sup>944</sup> ».

La proximité des espaces verts permet de lutter contre les effets des îlots de chaleur et contribue au bien-être de la population. Le projet de PUM mentionne qu'une cible de 10 mètres carrés d'espaces verts par habitant, accessibles à distance de marche de 15 minutes ou moins, devrait être atteinte dans les secteurs d'opportunité priorités. La commission partage l'avis de nombreuses personnes<sup>945</sup> qui souhaiteraient que cette cible soit étendue en priorité à l'ensemble des secteurs en déficit d'espaces verts, mais aussi à l'ensemble du territoire.



## **RECOMMANDATION 15**

Dans un souci de cohérence avec la vision proposée, la commission recommande à la Ville de prioriser l'équité territoriale en ce qui concerne l'offre de lieux de la vie collective et d'étendre la cible à d'autres équipements, au-delà des seules bibliothèques.

<sup>943</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 11.

<sup>944</sup> Partenariat du Quartier des spectacles, doc. 8.19, p. 9.

<sup>945</sup> Avis préliminaire du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, doc. 1.4, p. 28; STOP, doc. 8.2, p. 5.

## ◇ **Des espaces publics sécurisés**

La commission a pris connaissance des préoccupations exprimées par de nombreuses personnes qui éprouvent un sentiment d'insécurité dans les espaces publics, en particulier les parcs, les stations de métro et les arrêts d'autobus. Aux yeux de la commission, il est impératif que la Ville tienne compte de cet enjeu dans les projets d'aménagement d'espaces publics. Afin d'intégrer des mesures visant, entre autres, à réduire le nombre d'espaces cachés ou isolés, la commission suggère à la Ville d'appliquer systématiquement les principes de son guide d'aménagement sécuritaire, mis à jour en 2022.

## ◇ **Un cadre de référence pour les corridors verts**

Le projet de PUM précise qu'un réseau comprenant 6 corridors verts totalisant 125 km serait développé, dont 70 km réalisés pour 2050. Le projet définit les corridors verts comme des parcours piétonniers et cyclables qui contribuent au verdissement et à la protection de la biodiversité. Plusieurs bénéfices y sont mentionnés, comme la lutte aux îlots de chaleur, la gestion de l'eau de pluie, la connectivité écologique, ainsi que la mobilité active. Certaines personnes participantes mentionnent que ces usages ne sont pas toujours les plus appropriés<sup>946</sup>, car pour jouer un rôle significatif au niveau de la biodiversité, ces corridors doivent être suffisamment larges pour assurer leur viabilité.

Le projet de PUM n'énonce ni règle ni critère pour établir la typologie et le gabarit (exemples : l'emprise et les fonctions) à privilégier dans les corridors verts quant aux conditions existantes et aux secteurs traversés. Selon la commission, un travail de raffinement devrait donc être effectué et évalué en continu pour plus de cohérence et de viabilité.

L'élaboration d'un cadre de référence mentionnant les critères d'aménagement permettrait, entre autres, de définir et de réaliser les corridors verts et faciliterait l'arrimage des objectifs d'augmentation et de conservation de la biodiversité aux divers usages qu'en fait la population (exemples : pistes cyclables, espaces de rencontres).

Pour plusieurs personnes participantes, ce cadre de référence<sup>947</sup> est essentiel à une intégration cohérente des corridors verts à la trame verte et bleue à l'échelle du territoire montréalais, et au développement d'une vision commune dans les arrondissements. La commission est aussi de cet avis.

## ◇ **Connecter pour mieux rayonner**

Afin de consolider ce réseau de corridors verts, certaines personnes<sup>948</sup> souhaitent qu'on s'assure qu'une planification d'ensemble soit bien coordonnée. À titre d'exemple, le parc du Mont-Royal, véritable réservoir

---

<sup>946</sup> Transcription de la séance d'audition du 3 octobre en soirée, CRE-Montréal, doc. 4.9.2, p. 23; Raymond Moquin, doc. 8.87, p. 4.

<sup>947</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 23; STOP, doc. 8.2, p. 5.

<sup>948</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 21; Table de concertation du Mont-Royal, doc. 9.125, p. 3.

de biodiversité au sein du paysage urbain, pourrait percoler par sa biodiversité vers d'autres espaces verts et milieux habités, contribuant ainsi à leur vitalité et à leur résilience. La commission constate cependant que le projet soumis à la consultation ne présente pas de mesures concrètes pour consolider le réseau des corridors verts et en améliorer la connexion au tissu urbain.

### ◇ **D'autres corridors verts à intégrer**

Des initiatives de corridors verts portées par des arrondissements ou par des organisations de la société civile sont en cours de planification et présentent différents niveaux d'avancement et de mobilisation de partenaires locaux. Citons par exemple le corridor Darlington, le corridor des ruisseaux et le lien du golf Meadowbrook à la falaise Saint-Jacques<sup>949</sup>. Aussi, certaines personnes estiment qu'il faudrait consolider la connectivité entre le parc Frédéric-Back et le parc Maisonneuve<sup>950</sup>.

La commission est aussi de cet avis, et souligne, tel que le propose le projet de PUM, la pertinence de raccorder les corridors verts aux grands parcs montréalais et à la trame verte et bleue, véritables foyers de biodiversité.

Un corridor vert est aussi à considérer selon certaines personnes, soit la rue Notre-Dame, qui constitue un tracé fondateur de Montréal. Ce tracé, particulièrement dans l'Est de l'île, traverse plusieurs zones très minéralisées et pourrait bénéficier d'une attention particulière au niveau de l'aménagement, du verdissement et de son accessibilité au fleuve, en plus de sa valeur patrimoniale. La commission appuie cette idée et prend aussi note qu'un projet de mise en valeur des rives de l'Est de Montréal par des interventions artistiques intitulées rives et dérives est en cours<sup>951</sup>. La commission encourage ces initiatives et projets mettant aussi en valeur les rives et les cours d'eau.



## **RECOMMANDATION 16**

La commission recommande à la Ville d'élaborer un cadre de référence pour les corridors verts définissant des critères d'aménagement et détaillant leurs rôles et typologies, de déterminer les priorités et d'enrichir ce réseau par l'ajout d'autres corridors verts, tout en s'assurant de leur connectivité aux grands parcs et à la trame verte et bleue.

<sup>949</sup> CRE-Montréal, doc. 8.81, Partie 1, p. 23-24.

<sup>950</sup> Quartier des arts du cirque, doc. 8.10, p. 36.

<sup>951</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 27-28.

### 3.3.7 Identité : Patrimoine et paysage

Le projet de PUM met en lumière le caractère pluriel de l'identité montréalaise en y valorisant le patrimoine, les paysages et le cadre bâti<sup>952</sup>. Accorder plus d'attention à l'art public, notamment aux entrées de ville, permettrait de mieux affirmer cette identité, tout en renforçant l'attractivité de la métropole. Il est suggéré<sup>953</sup> que cette approche d'intégration de l'art public soit systématiquement appliquée à tous les projets d'aménagement comprenant ceux du cadre bâti, en particulier dans le centre-ville. L'art éphémère et temporaire, encore sous-exploité, aurait avantage à être mieux incorporé dans le développement culturel de la ville, favorisant une plus grande diversité dans les expressions artistiques présentes dans l'espace public.

Comme plusieurs, la commission déplore que le projet de PUM traduise peu la valeur ajoutée que peuvent apporter les artistes et les professionnels des métiers d'arts au développement de l'espace urbain, tant en matière d'intégration d'œuvres d'art que de design des infrastructures et des lieux de la vie collective. Elle considère primordial d'inclure leur expertise et que ces spécialistes soient inclus à tous les projets publics, que leur participation soit encouragée pour les projets privés, et ce, dès les premières étapes de conception et à toutes les étapes de réalisation. La commission ne peut donc que s'inspirer de la recommandation formulée dans le cadre de Réflexion 2050<sup>954</sup>.



#### RECOMMANDATION 17

En concordance avec la recommandation 3, la commission recommande à la Ville que le PUM stimule et soutienne la participation des artistes et professionnels des métiers d'art dans les projets publics, contribuant ainsi au développement de l'espace urbain, dès la conception et à toutes les étapes de réalisation.

#### ◇ *Des territoires et repères emblématiques à inclure*

Le projet de PUM identifie quatre territoires emblématiques de Montréal : l'archipel et ses cours d'eau, le mont Royal, le Vieux-Montréal et le centre-ville. Bien que ces territoires soient incontestablement importants

<sup>952</sup> Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 8.

<sup>953</sup> Culture Montréal, doc. 8.34, p. 14-15.

<sup>954</sup> Suivi des recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité, doc. 3.3, juin 2024, recommandation 22, p. 16.

et significatifs, certaines personnes<sup>955</sup> estiment que d'autres lieux essentiels de l'identité montréalaise ont été négligés et devraient être reconnus comme territoires emblématiques. La commission est aussi de cet avis.

De nombreux secteurs et quartiers de la ville possèdent une identité unique qui mérite d'être reconnue dans une vision élargie des territoires emblématiques, notamment ceux associés à des événements ou des activités ayant marqué l'histoire de la ville. C'est le cas, en particulier, des territoires comprenant, entre autres, le complexe Olympique, le parc Maisonneuve et l'Espace pour la vie, ainsi que celui du canal de Lachine et de ses abords, berceau de l'histoire de Montréal et de l'industrialisation du Canada.

Par ailleurs, la commission s'est étonnée que les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame soient désignées dans le PUM comme sous-territoire du territoire emblématique de l'archipel et de ses cours d'eau. La commission est consciente que ces îles doivent en faire partie, mais considère, comme plusieurs, que ce secteur historiquement et internationalement reconnu devrait être valorisé et identifié en tant que territoire emblématique de Montréal, tout en incluant la Cité du Havre.

Plusieurs mémoires ont mentionné le manque d'informations et de clarté dans les objectifs, actions et rôles qui découlent de ces territoires emblématiques ainsi que la difficulté à circonscrire leurs limites territoriales et les liens entre eux. Il y aurait lieu de revoir plus finement leurs délimitations et d'y inclure tous les aspects significatifs de leur identité.

La mise en valeur de ces territoires emblématiques est essentielle pour renforcer l'identité collective de Montréal, tout en répondant aux enjeux contemporains de développement urbain et de préservation du patrimoine.



## RECOMMANDATION 18

La commission recommande à la Ville de préciser la portée de la désignation des territoires emblématiques, notamment par le biais des actions suivantes :

- définir leur rôle, leur délimitation et les liens entre eux;
- ajouter trois nouveaux territoires emblématiques, soit le canal de Lachine et ses abords, le territoire comprenant le Parc olympique, Espace pour la vie, le parc Maisonneuve et ses abords, ainsi que le territoire constitué des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et de la Cité du Havre.

<sup>955</sup> Héritage Montréal, doc. 8.84, p. 16; Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 10.

Les repères emblématiques mentionnés dans le PUM<sup>956</sup> réfèrent à des bâtiments, infrastructures, lieux et paysages patrimoniaux ou identitaires de Montréal. La préservation de vues vers ces repères emblématiques est une mesure bien accueillie.

La commission est d'avis que le projet de PUM devrait encourager l'identification de ces repères emblématiques afin de valoriser les éléments qui structurent le paysage de chaque quartier montréalais et ainsi compléter la liste présentée à l'annexe 3 du document complémentaire<sup>957</sup> afin d'être représentative de la réalité de la métropole et de ses quartiers. Il serait toutefois judicieux de voir à protéger non seulement la relation visuelle entre le repère et son environnement, mais également les caractéristiques emblématiques du repère lui-même<sup>958</sup>.

La commission invite les arrondissements, de concert avec les citoyens, à identifier et à adopter les dispositions réglementaires appropriées, renforçant ainsi la protection d'éléments patrimoniaux identitaires dans les quartiers.

### ♦ **Des corridors visuels à clarifier**

La désignation de « vue », utilisée dans l'actuel Plan d'urbanisme, serait remplacée par « *corridor visuel*<sup>959</sup> » dans le PUM. Selon la Ville, cette modification améliore la clarté d'application de la disposition pouvant être assujettie à un encadrement réglementaire<sup>960</sup>. Le projet de PUM distingue deux catégories de corridors visuels : exceptionnels et intéressants. Par rapport au Plan d'urbanisme 2004, il prévoit donc un régime de protection des corridors visuels permettant un encadrement plus ciblé et adapté à la réalité territoriale.

Les cartes indiquées au projet de PUM identifient les points de vue et les corridors exceptionnels et intéressants vers les repères emblématiques que sont le mont Royal, certaines collines montréalaises, le fleuve Saint-Laurent et vers certains repères emblématiques construits (exemples : cartes 2-23 et 2-24 du projet de PUM).

La complexité et le nombre élevé de corridors visuels ont toutefois suscité des réactions parfois vives<sup>961</sup>.

L'opacité des normes régissant les interactions entre les catégories de corridor visuel et les degrés d'intensification urbaine, combinés aux conditions émises dans les secteurs patrimoniaux, a été soulignée à de nombreuses reprises. Plusieurs personnes<sup>962</sup> ont mentionné trouver les explications dans le projet de PUM fragmentaires et éparpillées. La commission partage leur avis selon lequel ces normes s'exposent ainsi à des difficultés de compréhension et d'interprétation.

---

<sup>956</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 6 – Le document complémentaire, doc. 3.1.6, p. 87.

<sup>957</sup> *Idem*.

<sup>958</sup> Avis préliminaire du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, doc. 1.4, p. 21.

<sup>959</sup> Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (Rlrq c. C-11.4), chap. III, sect. II, §16, par. 155.

<sup>960</sup> Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 5 septembre 2024, Présentation de la Ville, doc. 4.2.1, p. 21-22.

<sup>961</sup> Bruno Collin, doc. 8.9, p. 5; Institut de développement urbain, doc. 8.38, p. 31.

<sup>962</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 15.

Comme plusieurs participants<sup>963</sup> la commission s'étonne que le projet de PUM ne reprenne pas l'ensemble des corridors visuels à protéger depuis et vers le mont Royal identifiés au Plan d'urbanisme de 2004 et au Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (PPMVMR). Citons, par exemple, les vues depuis l'avenue des Pins en bordure du parc Rutherford, ainsi que les rues Sherbrooke Est et Notre-Dame. Or, le projet de PUM se limite seulement à suggérer aux arrondissements de les intégrer dans leurs outils urbanistiques locaux.

Pour la commission, toutes les vues vers et à partir du mont Royal doivent être protégées et intégrées dans le PUM. Elle souhaite aussi que les nouvelles mesures de protection des corridors visuels soient clarifiées et que des mécanismes de suivi rigoureux soient mis en place. La commission demande une meilleure organisation des informations à ce sujet dans le PUM afin d'en faciliter la compréhension, l'interprétation et la mise en œuvre par les arrondissements et les autres parties prenantes.

Il y a lieu de définir et d'adopter un cadre de référence concernant les corridors visuels, incluant des directives, des définitions, des typologies et des règles communes, afin de les identifier et de les protéger, non seulement depuis les lieux de grande fréquentation, mais aussi depuis les rues et les lieux de la vie collective.



## RECOMMANDATION 19

La commission recommande que la Ville :

- clarifie les mesures de protection des corridors visuels et y accorde un suivi rigoureux;
- intègre au PUM toutes les vues depuis et vers le mont Royal mentionnées au Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal afin de les protéger;
- produise et diffuse, à l'intention des arrondissements et des parties prenantes, un cadre de référence comprenant des critères, des directives et des règles communes d'application concernant les corridors visuels.

<sup>963</sup> Les amis de la montagne, doc. 8.33, p. 7; Daniel Chartier, doc. 8.78, p. 10.

## ◇ **Valoriser le patrimoine matériel et immatériel**

Par ses objectifs, le projet de PUM entend soutenir la mise en valeur des paysages locaux et des secteurs patrimoniaux. Il prescrit aussi de pérenniser les immeubles, particulièrement les ensembles et les lieux de culte patrimoniaux.

Bien que l'importance du patrimoine et des paysages dans le projet de PUM soit soulignée dans plusieurs orientations et objectifs, la commission estime qu'elle est peu identifiée comme vecteur contribuant au dynamisme économique et au soutien à une performance environnementale, et que la place des paysages devrait être davantage développée.

L'unique cible portant sur le cadre bâti vise à ce que, d'ici 2050, au moins 90 % des immeubles patrimoniaux de propriété municipale fassent l'objet d'une occupation pérenne, temporaire ou transitoire. Cette cible est jugée très limitative parce qu'elle n'est axée que sur l'immobilier municipal.

La commission s'étonne que cette cible n'inclue pas la valorisation du patrimoine d'autres types de propriétés des secteurs public et privé, via des ententes ou des directives.



### **RECOMMANDATION 20**

Afin de refléter une approche globale de la gestion du patrimoine montréalais, la commission recommande à la Ville d'inclure les bâtiments patrimoniaux de l'ensemble des secteurs public et privé dans la cible 7.1 du projet de PUM, et d'assurer un suivi via des ententes et directives avec les instances concernées.

Pour plusieurs participants, le patrimoine doit être vu non seulement comme un ensemble de sites ou de bâtiments, mais aussi à travers ses nombreux paysages et comme un ensemble vivant qui évolue au fil du temps et qui est façonné par les pratiques sociales, culturelles et communautaires. Ainsi, le patrimoine immatériel est un élément crucial de l'identité montréalaise et mérite d'être intégré de manière plus explicite dans le PUM.

Plusieurs quartiers de Montréal possèdent des caractéristiques distinctives et une identité forte (exemples : Villeray, Outremont et le Petit Maghreb). Ces quartiers, souvent liés à des communautés spécifiques, contribuent à la vitalité et à la singularité de la ville. Ces territoires sont reconnus par plusieurs<sup>964</sup> comme

<sup>964</sup> Tourisme Montréal, doc. 9.132, p. 16.

des quartiers culturels et devraient bénéficier de dispositions particulières dans le PUM pour préserver ou valoriser leur patrimoine immatériel. Aussi, il serait important de mettre en valeur dans le PUM le concept de tracé fondateur (exemple : le chemin du Roy, sur la rue Notre-Dame<sup>965</sup>), et que celui-ci obtienne une reconnaissance patrimoniale à l'échelle de Montréal<sup>966</sup>.

L'UNESCO<sup>967</sup> souligne que l'aménagement urbain doit prendre en compte le patrimoine culturel immatériel pour favoriser la cohésion sociale et le bien-être des communautés. Cela implique d'encourager et de faciliter les activités culturelles dans les espaces publics et autres lieux collectifs pour préserver ces pratiques vivantes.

Terreau de nombreuses sous-cultures, la vie nocturne contribue aussi à l'identité culturelle, à la vitalité économique de la ville et à son rayonnement international. Les nuits montréalaises et ceux qui leur donnent vie constituent un patrimoine immatériel vivant. La commission considère qu'il est essentiel d'en reconnaître l'importance dans le PUM, afin de préserver et stimuler cette partie intégrante de la vie montréalaise sur l'ensemble de son territoire.

Pour la commission, une perspective plus inclusive du patrimoine devrait être adoptée dans le PUM, en reconnaissant non seulement le patrimoine bâti, mais aussi le patrimoine immatériel. Cela permettrait de renforcer la pluralité et l'inclusion et de mieux refléter la diversité culturelle de Montréal.



## RECOMMANDATION 21

La commission recommande à la Ville d'élargir dans le PUM la définition de patrimoine en y incluant le patrimoine immatériel, et de lui associer des objectifs clairs, afin de préserver et de stimuler la diversité et l'histoire vivante de Montréal.

<sup>965</sup> Culture Montréal, 8.34, p. 27-28.

<sup>966</sup> Héritage Montréal, doc. 8.34, p. 7.

<sup>967</sup> UNESCO, Sauvegarde du patrimoine culturel immatériel dans des contextes urbains, 2022, <https://ich.unesco.org/doc/src/56686-FR.pdf>.

### 3.3.8 Environnement

Pour accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine, la Ville souhaite restaurer et favoriser la connectivité écologique des milieux naturels terrestres et des rives. Le projet de PUM souligne à juste titre le fait que, pour y arriver, Montréal ne peut agir seule. Il est essentiel que d'autres institutions publiques et le secteur privé participent à la protection des milieux naturels existants et à la création de nouvelles infrastructures naturelles et hybrides<sup>968</sup>.

Pour renforcer cette connectivité, Montréal soutient l'innovation et la recherche de solutions techniques, dans le but d'améliorer la résilience des milieux naturels. La commission est d'avis que la recherche de solutions novatrices doit aussi inclure des solutions naturelles qui contribuent à la résilience aux aléas climatiques des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique (exemples : toits verts, murs végétalisés, aménagements riverains).

#### ♦ Des solutions naturelles

Selon la Commission européenne, les solutions naturelles sont des solutions soutenues et inspirées par la nature, offrant des avantages sociaux, environnementaux et économiques et contribuant à renforcer la résilience des territoires<sup>969</sup>. La commission encourage la Ville à poursuivre la recherche et la mise en œuvre de solutions innovantes sur le plan des infrastructures naturelles.

La végétalisation des bâtiments met la nature à contribution, entre autres, pour contrer les îlots de chaleurs et contrôler le rejet des eaux de pluie<sup>970</sup>. La commission estime que de nombreux bâtiments industriels et autres, tant publics que privés sur l'ensemble du territoire, doivent être mis à contribution pour augmenter la biodiversité et atteindre les cibles de décarbonation. Certaines grandes villes canadiennes ont pris les devants et se sont fixé des objectifs en ce sens<sup>971</sup>.

Montréal doit faire de même, tout en développant des lignes directrices en matière de végétalisation des espaces privés et institutionnels. La Ville doit également se doter de normes de récurrence dans le maintien, l'entretien et l'augmentation de la biodiversité.

Enfin, la maximisation du potentiel des terres cultivables pourrait contribuer à faire de Montréal une ville nourricière, particulièrement dans les secteurs identifiés comme déserts et marais alimentaires. L'agriculture urbaine n'est traitée que partiellement dans le projet de PUM.

---

<sup>968</sup> Ville de Montréal, *Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 168.

<sup>969</sup> Forum citoyen du 29 août 2024 — Préparer le Montréal de 2050, Panel 2 — Un cadre de vie résilient pour 2050, Les solutions naturelles pour une ville résiliente, doc. 7.2.1, p. 118-119.

<sup>970</sup> *Ibid.*, p. 119-120.

<sup>971</sup> Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME) et Santé Urbanité (SU), doc. 8.61, p. 31.

Bien qu'elle approuve la place réservée à l'agriculture urbaine dans les secteurs d'opportunité, la commission estime que le PUM devrait encadrer cet enjeu par une vision claire accompagnée de cibles (ex. surfaces cultivées). La commission rappelle par ailleurs que la Ville a adopté une stratégie d'agriculture urbaine en 2021<sup>972</sup>.



## RECOMMANDATION 22

La commission recommande à la Ville :

- de développer des lignes directrices en matière de végétalisation des espaces privés et publics;
- d'adopter des normes assurant le maintien, l'entretien et l'augmentation de la biodiversité;
- d'intégrer des objectifs et des cibles en matière d'agriculture urbaine dans une perspective d'accessibilité et de résilience alimentaire.

### ◇ *Les populations vulnérables d'abord*

En matière de résilience aux aléas climatiques, la commission estime que les secteurs les plus exposés aux vagues de chaleur et aux pluies abondantes doivent être priorités. À cet égard, l'approche par « Quartiers inclusifs et résilients » (QIR), que la Ville entend généraliser à l'ensemble du territoire d'ici 2026<sup>973</sup>, constitue un levier intéressant.

Cette approche établit des niveaux de priorité en fonction d'un indice d'équité des milieux de vie, basé sur six dimensions de fragilité, dont l'environnement. La commission comprend toutefois que comme cette priorisation dépend du cumul de plusieurs facteurs, les quartiers vulnérables aux aléas climatiques ne seront alors considérés en priorité que s'ils présentent aussi d'autres fragilités.

Constatant l'ampleur des secteurs fortement exposés aux risques climatiques<sup>974</sup>, la commission appuie les organismes<sup>975</sup> demandant à la Ville de se doter d'une stratégie spécifique de déploiement pour les identifier et réduire leur vulnérabilité environnementale.

<sup>972</sup> Ville de Montréal, Stratégie d'agriculture urbaine 2021-2026, [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm\\_strategie\\_agriculture\\_urbaine\\_corrige\\_2023.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_strategie_agriculture_urbaine_corrige_2023.pdf).

<sup>973</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 75.

<sup>974</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 – La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 182-183.

<sup>975</sup> STOP, doc. 8.2, p. 5-6.



### RECOMMANDATION 23

La commission recommande à la Ville d'utiliser l'ensemble des données et des moyens dont elle dispose pour établir les secteurs prioritaires et vulnérables aux conséquences des changements climatiques et d'intervenir pour favoriser la résilience des territoires concernés.

Quoique la Ville possède l'expertise et la compétence nécessaires pour évaluer la qualité de l'air et les polluants atmosphériques, la commission est préoccupée par les indicateurs alarmants de santé publique dans certains secteurs. Les polluants atmosphériques représentent un important enjeu pour la santé des populations. Combinés, entre autres, au manque d'espaces verts et au faible indice de canopée, ils contribuent à fragiliser les populations, au point d'affecter leur espérance de vie<sup>976</sup>.

La commission s'inquiète que le projet de PUM ne fasse pas explicitement référence aux normes de qualité de l'air les plus récentes, et que celles actuellement en vigueur à la Ville ne reflètent pas suffisamment les données et normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>977</sup>.



### RECOMMANDATION 24

La commission recommande à la Ville de fixer des objectifs et des cibles de réduction des polluants atmosphériques en s'appuyant sur des indicateurs précis en phase avec les normes les plus récentes de l'OMS, de concert avec les instances concernées.

<sup>976</sup> Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME) et Santé Urbanité (SU), doc. 8.61, p. 4-5; Josée Desmeules, doc. 8.57, p. 2.

<sup>977</sup> Transcription de la séance d'audition des opinions du 26 septembre en soirée, Audrey Smargiassi, doc. 4.5.2, p. 106-107; STOP, doc. 8.2, p. 2-3; voir aussi Organisation mondiale de la santé, Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air, résumé d'orientation, doc. 8.76.2.

## 3.4 Mise en œuvre et gouvernance

Tout au long de la consultation, l'intérêt suscité par la vision et les orientations du projet de PUM s'est accompagné de la crainte de ne pouvoir les réaliser. Ces appréhensions concernaient notamment le manque de priorisation des interventions, le caractère facultatif des Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM), le niveau d'implication et les mécanismes de participation citoyenne et, enfin, le financement global de la mise en œuvre du PUM.

La commission est très sensible à ces appréhensions. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'elle a tenu à souligner certains enjeux de mise en œuvre dès la partie introductive de ce chapitre, puis de s'appuyer sur ces constats dans la formulation de la première recommandation du présent rapport.

Par ailleurs, parmi les recommandations formulées jusqu'ici, plusieurs touchent elles aussi à la question de la mise en œuvre.

Conséquemment, la commission estime qu'il est nécessaire d'y consacrer une section spécifique de son rapport. Elle se décline en quatre sous-sections : (1) Engagement, mobilisation et gestion du changement, (2) Priorisation, (3) Financement, et (4) Gouvernance.

### 3.4.1 Engagement, mobilisation et gestion du changement

Dans son avis préliminaire, le comité mixte, formé du Comité Jacques-Viger et du Conseil du patrimoine de Montréal, s'intéresse lui aussi à la question de la mise en œuvre, estimant comme la commission qu'elle « *pose des défis considérables*<sup>978</sup> ». En conclusion, l'avis souligne en outre que le PUM devra « *conserver sa cohérence, dans l'espace et dans la durée, comme contrat social entre la Ville et ses citoyens*<sup>979</sup> ».

La commission estime toutefois que ce « *contrat social* » entre la ville et ses citoyens est essentiel, mais qu'il reste à établir, comme elle l'a souligné dans la section 3.3.2 sur la mobilité. Conséquemment, la commission est d'avis que la Ville devra déployer des efforts substantiels pour favoriser l'adhésion de la population à la vision et aux orientations du PUM, sans quoi la mise en œuvre sera compromise.

En ajustant la vision pour la rendre davantage inspirante quant à l'identité montréalaise (recommandation 2), et en ajoutant des orientations qui feraient davantage de place à la culture (recommandation 3) et à l'économie (recommandation 12), la Ville poserait déjà un premier jalon pour favoriser l'adhésion du plus grand nombre au PUM.

La transition écologique équitable qu'amorce Montréal appelle par ailleurs à une transformation des habitudes de vie de la population. C'est pourquoi il est essentiel de l'impliquer et d'accompagner ces

---

<sup>978</sup> Document 1.4 Avis préliminaire du comité mixte.

<sup>979</sup> *Idem*.

changements de comportements. La Ville doit inclure dans le PUM des mesures de sensibilisation, d'éducation et de vulgarisation; elle doit également prévoir des mesures de mobilisation et de participation de toutes les parties prenantes.

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la Ville prévoit un processus de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du PUM. On fait toutefois peu référence dans le projet de PUM à l'importance d'impliquer la population et l'ensemble des parties prenantes (membres de la société civile et partenaires institutionnels) dans sa mise en œuvre et l'évaluation de ses impacts. Plusieurs personnes entendues par la commission ont soulevé cette question et considèrent que la population et les membres de la société civile doivent être des partenaires à part entière de la mise en œuvre du PUM.

La commission partage cette idée et est d'avis qu'il est crucial que la population s'approprie la vision du PUM et ses objectifs, et qu'elle participe activement à son processus de mise en œuvre et de suivi. L'aménagement des espaces de vie collective, le repartage équitable de la rue, la connectivité, les territoires emblématiques et le patrimoine au niveau local, l'accès universel, par exemple, soulèvent des enjeux à propos desquels la population et les organismes ont la capacité de participer à l'élaboration de solutions adaptées à leurs besoins.

Selon la commission, la mise en place de bureaux de projets partagés pour la réalisation des écoquartiers Louvain-Est et Lachine-Est montre la voie à suivre à cet égard, et gagnerait à être systématisée. D'autres façons de faire pour impliquer les parties prenantes et la population dans les processus de concertation et de suivi auraient avantage à être explorées, par exemple : l'Agora métropolitaine associée au PMAD, des modèles d'assemblées délibératives à grande ou petite échelle, des assemblées permanentes sur le thème du climat (exemples : Paris et Bruxelles), les pactes de coopération inspirés des initiatives de Bologne<sup>980</sup>.



## RECOMMANDATION 25

La commission recommande à la Ville d'inclure dans le PUM des mesures de sensibilisation et d'éducation, d'encourager la population à participer activement au processus de mise en œuvre et de suivi du PUM, et de prévoir les mécanismes appropriés.

<sup>980</sup> Coalition Climat, doc. 8.54, p. 11; Centre d'écologie urbaine, doc. 8.70, p. 6.

### 3.4.2 Prioriser les interventions

Comme le projet de PUM s'étend sur un horizon d'un quart de siècle et qu'il touche à un vaste éventail d'enjeux, la commission croit qu'il est souhaitable, voire essentiel, que la mise en œuvre du PUM s'appuie sur une priorisation des actions, particulièrement, mais pas seulement, en matière d'infrastructures de transport collectif et actif, et de construction de nouveaux logements.

À l'exception du transport structurant pour lequel sont identifiés des axes de développement à l'horizon 2040-2050, « *le déploiement territorial et temporel de la plupart des mesures contenues dans le PUM est souvent peu précis*<sup>981</sup> ». Cette absence de priorisation met à mal le potentiel du projet de concrétiser ses intentions de manière continue<sup>982</sup>.

La commission a abordé à plus d'une reprise dans le présent chapitre les mesures visant la mobilité active et la réduction de la place de l'auto solo. À cet égard, une modulation dans le temps des attentes envers les arrondissements et secteurs excentrés s'avère nécessaire. Autrement, ces secteurs pourraient déployer d'importantes ressources pour des résultats qui risquent d'être mitigés en matière de transfert modal. La priorisation et la coordination des actions sont donc essentielles.

Par ailleurs, la commission comprend mal de quelle façon et sur quelles bases les cibles inscrites au projet de PUM ont été établies. À l'exemple de la cible en matière de patrimoine portant exclusivement sur les immeubles municipaux, ou de celle sur les lieux de la vie collective réservée aux superficies de bibliothèques, les cibles du projet de PUM ne reflètent pas l'importance des orientations, objectifs et mesures énoncés.

Enfin, dans le but de réaliser le principe directeur d'un développement qui se veut équitable, des cibles doivent permettre de rendre compte de l'avancement des projets dans les secteurs en déficit, pour chacun des enjeux impliqués. La temporalité des cibles intermédiaires devrait également concorder avec celle des bilans.

---

<sup>981</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 10-11.

<sup>982</sup> *Idem*.



## RECOMMANDATION 26

La commission recommande à la Ville :

- d'établir une priorisation détaillée de la mise en œuvre de l'ensemble du PUM;
- d'associer les orientations, objectifs et mesures à des cibles visant spécifiquement à rendre compte de la réduction des iniquités sur le territoire, avec une attention particulière pour les secteurs en déficit;
- de lier la temporalité des cibles intermédiaires à celle des bilans.

### 3.4.3 Le financement

La question du financement comme enjeu de mise en œuvre a été abordée dans l'introduction du présent chapitre. La commission constate en effet qu'il existe un écart évident entre les intentions formulées dans le projet de PUM en matière d'infrastructures, d'une part, et la capacité de mobiliser le financement nécessaire à leur réalisation, d'autre part.

Cet élément a été une source majeure d'inquiétudes au cours de cette consultation. Les participants estiment que la mise en œuvre du PUM risque l'impasse, faute d'un financement global et récurrent.

À plusieurs reprises dans le projet de PUM, la Ville semble se reposer sur la perspective de fonds suffisants et récurrents des paliers de gouvernement supérieurs. Or, l'état actuel des finances publiques et l'ampleur des besoins dans une foule de secteurs (santé, éducation, adaptation aux changements climatiques, etc.) rendent cette perspective peu réaliste, du moins à court et moyen terme.

Conséquemment, la commission considère que la Ville doit nécessairement aborder cet enjeu avec sérieux, en commençant par reconnaître qu'il s'agit d'un défi très important.

Par ailleurs, la commission invite la Ville à s'inspirer de plusieurs pistes qui ont été portées à son attention au cours de ses travaux, dont certaines apparaissent porteuses. Par exemple :

- La mutualisation d'infrastructures, équipements, et autres ressources entre arrondissements et entre services de la Ville;
- Le recours à l'écofiscalité;
- Le développement de l'accès à la propriété par la capitalisation partagée, laquelle implique un financement non récurrent;
- Des partenariats stratégiques de diverses natures, incluant les universités et d'autres secteurs à vocation économique, ou encore entre organismes de développement immobilier publics, à but non lucratif et privés.

Enfin, il apparaît nécessaire à la commission que soit ouvert un dialogue social sur la question du financement de la mobilité afin de susciter l'adhésion envers une allocation plus optimale des ressources publiques. Comme la commission le souligne précédemment, le niveau de polarisation quant aux choix individuels des modes de déplacement crée des obstacles à la mise en place d'infrastructures de transport collectif et actif. Cela nuit aussi à la capacité de financement puisque les citoyens en défaveur d'une telle vision seront réfractaires à ce que des fonds publics y soient consentis.



## RECOMMANDATION 27

La commission recommande à la Ville d'accorder une grande attention à la question du financement de la mise en œuvre du PUM en s'inspirant, entre autres, des propositions mentionnées au chapitre 2.

### 3.4.4 La gouvernance

L'encadrement réglementaire du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 repose sur le principe de gouvernance partagée entre la Ville et les arrondissements. L'adoption du PUM entraînera des modifications à la réglementation d'urbanisme des arrondissements.

Dès l'entrée en vigueur du PUM, la Ville se dotera d'un plan d'action et proposera aux 19 arrondissements d'adopter des Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM). Les PLUM représentent une façon pour les arrondissements d'établir leurs priorités, de détailler les stratégies d'intervention à déployer, les partenaires à impliquer, les indicateurs de suivi et les échéanciers de réalisation<sup>983</sup>. Considérant la large et longue portée du projet de PUM, la commission estime qu'il serait pertinent de confier à une instance la responsabilité du suivi de sa mise en œuvre.

#### ◆ *Collaboration et concertation*

La commission partage l'idée qu'une réglementation de concordance ne sera pas suffisante pour garantir l'intégration et le déploiement par les arrondissements de la vision globale que porte le PUM. De plus, le caractère facultatif des PLUM laisse entrevoir une application et une mise en œuvre variables des grands objectifs et orientations du PUM<sup>984</sup>.

<sup>983</sup> Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 7 – La mise en œuvre, doc. 3.1.7, p. 3-4; Ville de Montréal, Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, Chapitre 2 — La stratégie montréalaise, doc. 3.1.2, p. 8.

<sup>984</sup> Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.66, p. 13.

Cela dit, considérant les principes de la gouvernance montréalaise et le partage des responsabilités, il nous apparaît difficile d'imposer aux arrondissements l'élaboration de PLUM. Tout en respectant ces principes, la commission invite la Ville à encourager les arrondissements à détailler leur vision de développement et les actions appropriées pour leur territoire via un PLUM ou autres outils de planification. À cette fin, la Ville est également encouragée à offrir sa collaboration.

Par ailleurs, comme mentionné précédemment, les arrondissements sont inégalement outillés pour prendre en charge les responsabilités liées à la mise en œuvre du PUM. Une attention particulière doit donc être portée à cette question afin d'amoinrir ce déséquilibre de ressources qui touche à la fois aux compétences, aux effectifs et au financement.

Dans un objectif de mutualisation, de réduction des dépenses et d'accès équitable aux ressources, les arrondissements auraient avantage à se concerter dans la conception et la mise en œuvre de projets communs, tels que des tracés et parcours (exemple : corridors de mobilité), des équipements collectifs (exemple : bibliothèques), des secteurs à vocation économique, l'animation des espaces publics, ou le partage d'expertise.



## RECOMMANDATION 28

La commission recommande à la Ville :

- de mettre en place tous les leviers et les mécanismes possibles lui permettant de soutenir les arrondissements dans l'élaboration de PLUM et autres plans d'action;
- d'encourager les arrondissements à planifier et réaliser des projets communs dans un esprit de concertation et de mutualisation des ressources;
- de confier à une instance la responsabilité de la coordination et de la mise en œuvre du PUM.





## 4 Conclusion

La consultation a suscité un vif intérêt. Membres de la population, entreprises de développement immobilier, associations et organismes divers se sont exprimés sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 proposé par la Ville. D'emblée, il a été reconnu que le document soumis à la consultation est une base solide pour guider l'action de la Ville au cours des 25 prochaines années. De plus, l'intégration du Plan d'urbanisme au Plan de transport de la Ville de Montréal est particulièrement et positivement soulignée : cette synergie, entre urbanisme et mobilité, est essentielle afin d'assurer le développement à long terme de la métropole.

Tout au long de la consultation, la commission a remarqué l'enthousiasme des participants envers le projet en même temps que leurs craintes voulant que les mesures nécessaires à la mise en œuvre et au succès du PUM ne soient pas suffisantes. Ce souci, tel qu'il a été exprimé, a occupé l'esprit de la commission pendant toute la période d'analyse et a marqué chacune des recommandations qu'elle formule. Pour conclure, la commission souhaite partager quelques dernières réflexions.

Premièrement : le document énonce dix grandes orientations. Il nous a semblé qu'il serait plus indiqué de regrouper certaines de ces orientations sous une même thématique. Par exemple : l'orientation 8 (portant sur la nature et la biodiversité) et l'orientation 9 (portant sur la performance environnementale des bâtiments) pourraient être réunies sous le thème « environnement ». À notre avis, de tels regroupements favoriseraient la clarté des objectifs et des cibles visés par le PUM.

Deuxièmement : cette consultation a entraîné une quantité considérable et même inhabituelle de recommandations de la part des diverses personnes intervenantes, si bien que dans le chapitre 3 du présent rapport, la commission a été contrainte de mettre en avant certains thèmes qui nous ont semblé prioritaires, tout en veillant à ce que la place centrale des membres de la communauté montréalaise, en

particulier les plus vulnérables, soit assurée dans chacun de ses choix. On trouvera, par ailleurs, dans le chapitre 2, une énumération complète des opinions soumises à la commission.

Troisièmement : le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 doit être qualifié de projet au très long cours. Pendant les 25 années qui nous séparent de son échéance, il va de soi qu'un très grand nombre de spécialistes de tous ordres et d'individus de toutes conditions, issus tant de la Ville que de la société civile, seront appelés à sa mise en œuvre, à son suivi et à sa révision régulière. Le risque d'un projet qui s'échelonne sur une aussi longue durée est que l'on perde de vue, au fil du temps, les objectifs fondamentaux qui sont à la base même du projet. Il importera, par conséquent, que l'on confie cette responsabilité à une instance dont la fonction spécifique sera de s'assurer que les objectifs fondamentaux du PUM ne soient pas perdus en cours de route.

Enfin, le PUM 2050 entraînera, comme il se doit, un grand nombre de changements de fond dans la structure et dans le visage de la ville de Montréal. La commission tient évidemment à souligner l'importance et la nécessité de ces changements, tels qu'ils sont planifiés. Cependant, il lui semble tout aussi important et nécessaire que dans la réalisation du PUM, on ait à cœur de préserver, parallèlement à ces changements, l'identité et la singularité de Montréal; son histoire (son 400<sup>e</sup> anniversaire en 2042 nous en fournira une occasion privilégiée), son caractère francophone, son patrimoine matériel et immatériel, son inclusivité, son ouverture à la diversité, mais aussi son cosmopolitisme, auxquels elle doit une grande partie de sa réputation internationale.

Après plusieurs mois de travail, la commission est heureuse de remettre ce rapport. Elle tient à remercier les personnes représentant la Ville pour la qualité et la pertinence des documents déposés, et pour l'attention qu'elles ont accordée aux questions provenant des personnes participantes ou de la commission elle-même. La commission remercie également toutes les personnes, organismes ou regroupements ayant contribué à l'analyse du projet de PUM en posant des questions, en exprimant leurs opinions et en soumettant des mémoires.

Fait à Montréal, le 20 février 2025.



Francine Simard

Présidente de la commission



Marie Claude Massicotte

Commissaire



Christian Giguère

Commissaire

# Annexe 1 - Les déclarations d'engagement des commissaires



## Déclaration d'engagement éthique et déontologique

Je soussignée Francine Simard, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « Plan d'urbanisme et de mobilité » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

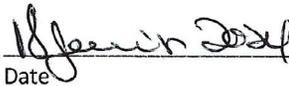
Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



---

Francine Simard

Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal



---

Date

### Déclaration d'engagement éthique et déontologique

Je soussigné Christian Giguère, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « Plan d'urbanisme et de mobilité » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet

*C. Giguère*

---

Christian Giguère  
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

13 juillet 2024

---

Date

### Déclaration d'engagement éthique et déontologique

Je soussignée Marie Claude Massicotte, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « Plan d'urbanisme et de mobilité » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



Marie-Claude Massicotte

Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

Le 8 octobre 2024

Date

## Annexe 2 - Les renseignements relatifs au mandat

### LE MANDAT

La Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour mener une consultation sur son projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM).

### COMMISSAIRES ET ANALYSTE ASSIGNÉS AU DOSSIER

Francine Simard, présidente de la commission

Marie Claude Massicotte, commissaire

Christian Giguère, commissaire

Lise Gagné, commissaire

Marc-André Lapointe, analyste

Soraya Boucetta, analyste

Laurent-Olivier Lord, analyste

Alejandro Angel Tapias, analyste

### L'ÉQUIPE DE L'OCPM

Philippe Bourke, président

Sébastien Boyer, technicien administratif

Ornella Calisti, chargée de communication - logistique et mobilisation

Laurent Maurice Lafontant, agent administratif

Marie-Andrée L'Espérance, cheffe de bureau

Lizon Levesque, adjointe administrative

Gabriel Martre-Dufour, chargé aux affaires publiques

Joseph Tchinda Kenfo, analyste

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

### COLLABORATRICES

Raphaëlle Aubin, graphiste

Caroline d'Auteuil, productrice

# SOIRÉE DE LANCEMENT DU 18 JUIN 2024

## Les personnes représentant la Ville de Montréal

Lucie Careau, Urbaniste, Directrice - Service de l'urbanisme et de la mobilité

Louis-Henri Bourque, Urbaniste, Directeur - Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire - Service de l'urbanisme et de la mobilité

Caroline Lépine, Cheffe de division - Division de la planification urbaine - Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire - Service de l'urbanisme et de la mobilité

## Les personnes-ressources

Dominic Bouchard, Urbaniste, Chef d'équipe - Division de la planification urbaine

Stéphanie Wells, Conseillère en aménagement Responsable des dossiers de participation publique - Division de la planification urbaine

Claire Néron-Dejean, Conseillère en aménagement - Division de la planification urbaine

Aurélie Lépinoux, Conseillère en aménagement - Division de la planification urbaine  
Nicolas Amyot  
Conseiller en aménagement - Division de la planification urbaine

Robert Bessette, Conseiller en aménagement - Division de la planification urbaine

Julie Tellier, Conseillère en aménagement - Division de la planification urbaine

Julie Linteau, Conseillère en aménagement - Division de la planification urbaine

Alessia Zarzani, Conseillère en aménagement - Division de la planification urbaine

Pamela Echevarria, Conseillère en aménagement - Division de la planification urbaine

## Personnes ayant posé des questions

Ron Rayside

Ève Grenier

Martine Savard

# SÉANCE DE QUESTIONS-RÉPONSES DU 5 SEPTEMBRE 2024

## Les personnes représentant la Ville de Montréal

Dominic Bouchard, Chef d'équipe – Service de l'urbanisme et de la mobilité

Louis-Henri Bourque, Urbaniste, Directeur - Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire - Service de l'urbanisme et de la mobilité

Caroline Lépine, Cheffe de division - Division de la planification urbaine - Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire - Service de l'urbanisme et de la mobilité

## Les personnes-ressources

Lucie Careau, Urbaniste, Directrice - Service de l'urbanisme et de la mobilité

Louis-Henri Bourque, Urbaniste, Directeur - Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire - Service de l'urbanisme et de la mobilité

Caroline Lépine, Cheffe de division - Division de la planification urbaine - Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire - Service de l'urbanisme et de la mobilité

## Personnes ayant posé des questions

Anne-Claire Lefebvre

Vincent Boudreau

Brian Fahey

Anne-Claire Lelièvre

Anna Zeliszczak

Maryse Bouchard

Anne-Claire Lelièvre

Simon Paquette

Ève Grenier

Francesca Cornelli

Karine Triolet

Mathieu Hamyot

Francis Lapierre

Nadia Riché

Margot Silvestro

François Bourque

Christine Caron

Vlad Saghin

Shaen Johnston

Samuel Vazin

Olivier Désy

Charles Bergeron

## Mémoires avec présentation devant les commissaires

Front D'Action Populaire en Réaménagement Urbain (FRAPRU)

STOP

UTILE

Mobilisation 6600 Parc Nature MHM

Michel Maletto

Archidiocèse catholique romain de Montréal

Collège Villa Maria

PME MTL Grand Sud-Ouest

Bruno Collin

Quartier des arts du Cirque

Mobilité Nordique

Luc Gagnon

For Our Kids/Pour Nos Enfants

Vivre en Ville

Ville Côte Saint-Luc

Université du Québec à Montréal

Rayside Labossière

Association des résidents du Vieux-Montréal

Partenariat du Quartier des spectacles

Elisabeth Greene

Piétons Québec

Groupe Petra Ltée

Bristol Realty Co. Ltd

Lemay

Cadillac Fairview

Goldmanco

Consortium pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure

ADM Aéroports de Montréal

9222-3181 Québec Inc.

Société immobilière du Canada

Robert Stein

Groupe MACH

Les Amis de la montagne

Culture Montréal

George Karpat

Table de concertation en santé environnementale et développement durable du Réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal (Table montréalaise en SEDD)

Fondation Cercle de Lumière

Institut de développement urbain (IDU)

Les amis du parc Angrignon

Westcliff

Habitat 67

ACHAT

MC Finance Inc

Santé Urbanité

Construgep

Colonia development 1987 inc.

Fahey et associés Inc.

Corporation immobilière Jadco

Bâtir son quartier

Entremise

Table de quartier Peter-McGill

Habiter Ville-Marie

Tribal Partners Inc.

Coalition Climat

Les Scènes de Musique Alternatives du Québec (Les SMAQ)

Construisons Montréal

Josée Desmeules

Ex Aequo, Société Logique, DéPHY Montréal, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain

Conseil du système alimentaire montréalaise

Shaen Johnston  
Association québécoise des médecins pour  
l'environnement (AQME) et Santé Urbanité (SU)  
Chambre de commerce du Montréal métropolitain  
Francis Lapierre  
BLTA  
Regroupement Information Logement – Comité  
Logement de Pointe-Saint-Charles  
Ordre des urbanistes du Québec  
Joanna Avانيتis  
Daniel Boudreau  
Action Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles  
Centre d'écologie urbaine  
Image Lachine-Est  
Camélia Assameur, Nour Yahyaoui et Marie-Ève  
Parent  
Édifice 303 et 333 St-Joseph Inc./Faubourg de la  
Gauchetière Inc./Faubourg Langelier Inc.

Lucie Blazkowski, Élodie Brunelle, Michaëlle  
Reneault et Louis Laroche-Lalonde  
Eryka-Maeve Dorélien et Zakarya Derbas  
Geneviève Matte, Karine Boucher, Sameer Haidari et  
Camille Huppé  
Daniel Chartier  
Solon  
Jalila Ayeva, Frédérique Boisclair-Basque, Aya El  
Abdoulli et Sandrine Ouellet  
CRE-Montréal  
Louis-Normand Hébert  
Mouvement ATD Quart Monde  
Héritage Montréal  
Ski de fond Montréal  
Robert Hajaly  
Raymond Moquin  
Regroupement en aménagement de Parc-Extension

### **Présentations devant les commissaires sans dépôt de mémoire**

Audrey Smargiassi  
Egor Matveev  
CARI Saint-Laurent  
Émilio Gonzalez  
Les solutions recyclab

## Mémoires déposés sans présentation devant les commissaires

Capital Roger & Konrad Inc.	André-Philippe Drapeau Picard
Franck Potwora	Cassandre Charbonneau-Jobin
Syndicat de Copropriété du 334 Notre Dame Est	Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys
Chloé Larouche	Conseil central de Montréal métropolitain-CSN
Institut économique de Montréal	Nordic Development Corp.
Nicolas Bergeron	Emilie Guay Charpentier
Cédric Boucher-Montreuil	Fondation Rivières
Jean-Felix Chenier	Gabrielle Garant
Julie Morissette	Groupe Shapiro
Genevieve Chagnon	Groupe HD Développement Inc.
Steven Middleton	Julie Patenaude
Louise Legault	L'immobilière Canadian Tire Ltée
Isabelle Senécal	Mères au front MontréalPabeco
Cinq centres de femmes montréalais	Rafik Salama
Paule Dufour et Luc Gallant	Sophie Guinamand
Michèle Dagenais	Staerk Group
Claude Dallaire	Streetworks Development
Emilie Paquin	Table de concertation du quartier des grands jardins
Geneviève Ferdais	Trajectoire QuébecUniversité McGill
Roxanne Berthold	Vélo Québec
ACEF du Nord de Montréal	Villeray en transition
Arnaud Valade	AéESG
Chad Carrière	AmiEs du courant Sainte-Marie
Coopérative d'habitation le P'tit Train de Viauville	Arrondissement de Montréal-Nord
Devimco Immobilier	Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec (APCHQ)
Jacques Nacouzi	Atelier Ry Arp
Joris Maillouchon	BC2
Lylou Sehili	Canadian Pacific Railway Company (CPKC)
Pablo Gomez Barrios	Canderel
Philippe Gagnon	CDC de la Pointe – région Est de Montréal et CDC de Rivière-des-Prairies
Uwa-Whitney Ighodaro	
ADM Agri-Industries Company	

Catherine Chabot  
 Céline Bizon  
 Centre de services scolaire de Montréal (CSSDM)  
 CÉRSÉ  
 CGD Movia et Moba  
 Chambre de commerce de l'Est de Montréal  
 Christine Lee  
 Coalition montréalaise des Tables de quartier  
 Cominar  
 Comité citoyen et communautaire Bellechasse  
 Comité des organismes sociaux de Saint-Laurent  
 Comité logement de la Petite Patrie  
 Corporation de développement communautaire Plateau-Mont-Royal  
 Crofton Moore  
 Daily tous les jours  
 Direction de santé publique de Montréal  
 Émilie Pelletier  
 Énergir  
 Estelle Grandbois-Bernard  
 La Fédération de l'habitation coopérative du Québec  
 First Capital  
 FLO  
 Fonds de placement immobilier SmartCentres  
 Groupe Canvar  
 Groupe Tsatas inc.  
 Hochelab  
 HS Properties – Les Immeubles HS  
 Institut AdapT & CERIEC  
 Ivanhoé Cambridge  
 Les Amis du Quai de l'Horloge  
 Lime  
 Logha urbanisme et immobilier  
 Montoni et le Fonds immobilier de solidarité FTQ  
 Montréal physiquement active – réseau de Montréal-Métropole en santé  
 Mouvement pour un transport public abordable (MTPA)  
 Partenariat Climat Montréal  
 Pascale Lagacé  
 PHI  
 Pomerleau et Prime Properties  
 Prével  
 Professeurs – Chercheurs du Centre de Recherche Loyola en Durabilité de l'université Concordia  
 QuadReal  
 Robert Beaulé  
 Ruby Foo's Canada inc.  
 Solidarité Saint-HenriStephane Febbrari  
 Tidan inc.  
 Uber Canada  
 Une école montréalaise pour tous : «Mon quartier de rêve»  
 Université Concordia  
 Université de Montréal (Vice-rectorat aux partenariats communautaires et internationaux)  
 CDC Solidarités Villeray  
 Amélie Desnoyers  
 Hélène Legault  
 Loblaw (Loblaw Companies)  
 Table ronde du quartier chinois de Montréal et la Fondation JIA  
 Concertation en développement social de Verdun  
 GRAME (Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement)  
 SDC District Central – PME MTL Centre-Ouest et Excellence industrielle Saint-Laurent  
 CDC de Côte-des-Neiges  
 Table de concertation du Mont-Royal

Centre culturel et communautaire Sainte-Brigide  
Conseil des métiers d'art du Québec  
Hélène Baril  
Pierre Marcoux  
SDC District Central  
SDC Montréal centre-ville  
Tourisme Montréal  
ASDCM  
Sacha Ricard

Conseil des Montréalaises et Table des groupes de femmes de Montréal  
Société immobilière du Canada  
Arrondissement de Saint-Laurent  
Euphorie dans le genre  
Les Pollués de Montréal-Trudeau  
André Boisvert

### **Opinions reçues en ligne**

Patrick Quirion  
Linda Collette  
Antoine Léger  
Marc Bonhomme  
Lucie Huart  
Claire Adamson  
Natacha Beauséjour  
Isabelle Vigeant  
Marie-Claude Du Perron  
Jody Negley  
Marie-Claude Alary  
Pierre Chênel  
Rolande Binette  
Kerry Uhuekpenma  
Hélène Baril  
Mona Boukhary  
Robert Beaulé  
Simon Brabant  
Marc Fortin  
Patrick Stephan  
Shane Thompson

Géna Casu  
Raphaël Bosco  
Yolande Boulard  
Robert Perreault  
Pierre Chênel  
Marilyn Tremblay  
Pierre Luc Gagné  
Marie-Claire Mayeres  
Marie Pavoine  
Christine Luangphakdy  
Guy Chapdelaine  
MN  
Daniel Gaudreau  
Claire Brabant  
George Plamondon  
Isabelle Sénécal  
Leopold Wambersie  
Emile Ndejuru  
Juliette YAO  
Rafik Salama  
Robert Perreault

Audrey Smargiassi  
Marilyn Tremblay  
Françoise Falieu  
Monique Dessureault  
Anne-Claire Podvin-Nouail

Leonardo Ospina  
Julie Lachance  
Andre Boisvert  
Yasmine Ksibi

# Annexe 3 - Les recommandations

## RECOMMANDATION 1

Sur la base de l'analyse de l'ensemble des observations, commentaires et propositions portés à son attention, la commission recommande d'adopter le projet de Règlement révisant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et son document complémentaire et de le remplacer par le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

La commission est toutefois d'avis que des modifications doivent être apportées sur la base des autres recommandations contenues dans le présent chapitre, afin que le PUM puisse être pleinement déployé et qu'il atteigne les objectifs qu'il sous-tend.

## RECOMMANDATION 2

La commission insiste sur l'importance d'élargir la vision proposée en y intégrant les principales caractéristiques identitaires et distinctives de la métropole et de ses quartiers.

## RECOMMANDATION 3

La commission recommande à la Ville d'ajouter au PUM une orientation et des cibles spécifiques à la culture afin de mieux mettre en évidence les qualités déjà remarquables de Montréal dans ce domaine, et de soutenir la créativité des artistes qui en assurent le développement.

## RECOMMANDATION 4

La commission appuie la volonté de la Ville, à travers le PUM, de réduire la dépendance aux modes de transport motorisé individuel en insistant pour que cela se fasse de manière coordonnée avec la mise en place progressive d'un réseau de transports collectifs et actifs performant, incluant l'augmentation de l'offre de modes de déplacement partagés.

## RECOMMANDATION 5

La commission recommande à la Ville de reconnaître formellement le défi du changement de comportement associé aux ambitions du PUM en matière de mobilité, et qu'elle se dote d'un plan d'action concret pour susciter la nécessaire adhésion envers les modes de transports alternatifs à l'auto solo.

## **RECOMMANDATION 6**

Dans un souci d'équité et conformément à la vision proposée, la commission recommande à la Ville de veiller à ce que les modes de transports actifs et collectifs soient accessibles pour tous, en toute saison :

- en y priorisant les secteurs excentrés et en déficit et en y assurant une fréquence et une desserte accrue des services;
- en y intégrant une signalétique claire et appropriée;
- en privilégiant des aménagements conviviaux et sécuritaires;
- en entretenant le réseau de façon récurrente et efficiente.

## **RECOMMANDATION 7**

La commission recommande que la Ville s'assure :

- en concertation avec la STM, CDPQ Infra et les autres acteurs de la mobilité, que les infrastructures et équipements de transport structurants soient exemplaires quant à la qualité du design et à leur intégration dans la forme urbaine;
- de prioriser une interconnectivité et une intermodalité complètes et fluides entre les quartiers, les arrondissements et la région métropolitaine;
- d'intégrer dans ses parcours de mobilité active, la notion de promenabilité visant la découverte, la reconnaissance et l'appropriation de la ville et de ses quartiers à travers un rythme piétonnier.

## **RECOMMANDATION 8**

La commission recommande à la Ville d'appliquer le concept d'intensification urbaine au développement de son territoire, en y intégrant les bonifications suivantes :

- rendre disponibles les critères motivant le choix des niveaux d'intensification et la délimitation de chacune des zones d'intensification urbaine sur le territoire;
- planifier une intensification urbaine respectueuse des territoires eux-mêmes et entre eux, par l'ajout de la notion d'interface, un encadrement spécifique des secteurs à valeur patrimoniale et la limitation du territoire du centre-ville;
- déterminer des périmètres d'intensification élevée autour de pôles et le long de corridors de transport structurant, en s'appuyant au cas par cas sur des évaluations d'impacts sur le cadre bâti et en anticipant les seuils minimaux de densité du PMAD en cours de révision;
- appliquer des seuils minimaux moyens de densité nette aux espaces à vocation économique.

## **RECOMMANDATION 9**

La commission recommande à la Ville de soutenir les arrondissements afin d'assurer un développement prévisible, efficace et harmonieux de l'habitation, par exemple en mutualisant les ressources.

## **RECOMMANDATION 10**

La commission recommande à la Ville de favoriser le déploiement d'une masse critique de logements à but non lucratif, en s'appuyant notamment sur les actions suivantes :

- reconsidérer la part de 75 % de logement social prise sur la cible de 20 % de logement hors marché, au profit d'une plus grande diversification des modèles d'habitation à but non lucratif, compte tenu des enjeux liés au financement du logement social;
- moduler la cible de 20 %, en tenant compte du contexte propre à chaque arrondissement;
- garantir aux groupes de développement de logements à but non lucratif des avantages concurrentiels aux niveaux réglementaire, administratif et fiscal;
- inscrire au PUM le zonage différencié;
- inscrire au PUM la possibilité d'exproprier un immeuble pour la réalisation de logements à but non lucratif;
- inscrire au PUM des cibles de logements à but non lucratif pour les clientèles à besoins particuliers;
- explorer la possibilité de mettre en place des outils innovants, tels qu'une corporation paramunicipale de développement.

## **RECOMMANDATION 11**

La commission recommande à la Ville de :

se concerter avec les autres municipalités et les décideurs des paliers gouvernementaux supérieurs afin d'explorer les moyens qui permettraient de limiter ou de contrer les impacts négatifs sur l'abordabilité des facteurs économiques et fiscaux associés au développement immobilier;

se fixer des cibles pour réduire significativement les délais d'octroi de permis de construction d'unités résidentielles.

## **RECOMMANDATION 12**

La commission recommande à la Ville d'enrichir la vision économique du projet de PUM et d'articuler distinctement les enjeux propres aux différents secteurs économiques en prenant les mesures suivantes :

- diviser l'orientation 4 en deux orientations distinctes : l'une consacrée aux espaces à vocation économique, incluant les bureaux, et l'autre aux espaces à vocation commerciale;
- intégrer à la première de ces deux orientations une vision économique ambitieuse et détaillée qui reflète pleinement le rôle de Montréal comme métropole économique nord-américaine;
- élaborer une stratégie proactive afin d'encourager de nouvelles entreprises à s'installer dans les espaces de bureaux vacants du centre-ville;
- se doter d'une stratégie pour protéger l'abordabilité et la diversité commerciale dans les quartiers.

## **RECOMMANDATION 13**

La commission recommande à la Ville de réunir les conditions pour que Montréal s'engage résolument dans une économie de transition socioécologique, devenant un modèle dans ce domaine, en privilégiant notamment les moyens suivants :

- réaffirmer la priorité du développement économique du territoire de l'Est de Montréal, en s'assurant qu'il se fasse au bénéfice des populations locales, notamment en y priorisant l'implantation d'un mode de transport structurant;
- tenir compte du potentiel de développement d'autres secteurs stratégiques, comme le secteur regroupant le Parc olympique, le parc Maisonneuve et Espace pour la vie ou le Quartier des arts du cirque.

## **RECOMMANDATION 14**

La commission recommande que la Ville définisse des critères d'aménagement pour un repartage équitable de l'espace de la rue favorisant la création de parcours de qualité et sécuritaires, tout en tenant compte des spécificités des territoires traversés.

## **RECOMMANDATION 15**

Dans un souci de cohérence avec la vision proposée, la commission recommande à la Ville de prioriser l'équité territoriale en ce qui concerne l'offre de lieux de la vie collective et d'étendre la cible à d'autres équipements, au-delà des seules bibliothèques.

## **RECOMMANDATION 16**

La commission recommande à la Ville d'élaborer un cadre de référence pour les corridors verts définissant des critères d'aménagement et détaillant leurs rôles et typologies, de déterminer les priorités et d'enrichir ce réseau par l'ajout d'autres corridors verts, tout en s'assurant de leur connectivité aux grands parcs et à la trame verte et bleue.

## **RECOMMANDATION 17**

En concordance avec la recommandation 3, la commission recommande à la Ville que le PUM stimule et soutienne la participation des artistes et professionnels des métiers d'art dans les projets publics, contribuant ainsi au développement de l'espace urbain, dès la conception et à toutes les étapes de réalisation.

## **RECOMMANDATION 18**

La commission recommande à la Ville de préciser la portée de la désignation des territoires emblématiques, notamment par le biais des actions suivantes :

- définir leur rôle, leur délimitation et les liens entre eux;
- ajouter trois nouveaux territoires emblématiques, soit le canal de Lachine et ses abords, le territoire comprenant le Parc olympique, Espace pour la vie, le parc Maisonneuve et ses abords, ainsi que le territoire constitué des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et de la Cité du Havre.

## **RECOMMANDATION 19**

La commission recommande que la Ville :

- clarifie les mesures de protection des corridors visuels et y accorde un suivi rigoureux;
- intègre au PUM toutes les vues depuis et vers le mont Royal mentionnées au Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal afin de les protéger;
- produise et diffuse, à l'intention des arrondissements et des parties prenantes, un cadre de référence comprenant des critères, des directives et des règles communes d'application concernant les corridors visuels.

## **RECOMMANDATION 20**

Afin de refléter une approche globale de la gestion du patrimoine montréalais, la commission recommande à la Ville d'inclure les bâtiments patrimoniaux de l'ensemble des secteurs public et privé dans la cible 7.1 du projet de PUM, et d'assurer un suivi via des ententes et directives avec les instances concernées.

## **RECOMMANDATION 21**

La commission recommande à la Ville d'élargir dans le PUM la définition de patrimoine en y incluant le patrimoine immatériel, et de lui associer des objectifs clairs, afin de préserver et de stimuler la diversité et l'histoire vivante de Montréal.

## **RECOMMANDATION 22**

La commission recommande à la Ville :

- de développer des lignes directrices en matière de végétalisation des espaces privés et publics;
- d'adopter des normes assurant le maintien, l'entretien et l'augmentation de la biodiversité;
- d'intégrer des objectifs et des cibles en matière d'agriculture urbaine dans une perspective d'accessibilité et de résilience alimentaire.

## **RECOMMANDATION 23**

La commission recommande à la Ville d'utiliser l'ensemble des données et des moyens dont elle dispose pour établir les secteurs prioritaires et vulnérables aux conséquences des changements climatiques et d'intervenir pour favoriser la résilience des territoires concernés.

## **RECOMMANDATION 24**

La commission recommande à la Ville de fixer des objectifs et des cibles de réduction des polluants atmosphériques en s'appuyant sur des indicateurs précis en phase avec les normes les plus récentes de l'OMS, de concert avec les instances concernées.

## **RECOMMANDATION 25**

La commission recommande à la Ville d'inclure dans le PUM des mesures de sensibilisation et d'éducation, d'encourager la population à participer activement au processus de mise en œuvre et de suivi du PUM, et de prévoir les mécanismes appropriés.

## **RECOMMANDATION 26**

La commission recommande à la Ville :

- d'établir une priorisation détaillée de la mise en œuvre de l'ensemble du PUM;
- d'associer les orientations, objectifs et mesures à des cibles visant spécifiquement à rendre compte de la réduction des iniquités sur le territoire, avec une attention particulière pour les secteurs en déficit;
- de lier la temporalité des cibles intermédiaires à celle des bilans.

## **RECOMMANDATION 27**

La commission recommande à la Ville d'accorder une grande attention à la question du financement de la mise en œuvre du PUM en s'inspirant, entre autres, des propositions mentionnées au chapitre 2.

## **RECOMMANDATION 28**

La commission recommande à la Ville :

- de mettre en place tous les leviers et les mécanismes possibles lui permettant de soutenir les arrondissements dans l'élaboration de PLUM et autres plans d'action;
- d'encourager les arrondissements à planifier et réaliser des projets communs dans un esprit de concertation et de mutualisation des ressources;
- de confier à une instance la responsabilité de la coordination et de la mise en œuvre du PUM.

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute impartialité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)

Suivez l'OCPM sur...



Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : 514 872-3568