

# Partie 1

## Le cadre de référence



# Table des matières

## Partie 1

### Le cadre de référence

Chapitre 1 – La vision

Chapitre 2 – La stratégie montréalaise



# Chapitre 1

## La vision



# Table des matières

## Chapitre 1

<b>1.</b>	<b>La vision du Montréal de demain : pour une ville verte, juste et résiliente .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>Notre métropole soutenue par un réseau de mobilité durable.....</b>	<b>4</b>
1.1.1	L'aménagement d'un réseau de mobilité durable pour assurer l'avenir carboneutre de la ville.....	5
1.1.2	L'intensification urbaine au service de la qualité des milieux.....	11
1.1.3	La consolidation de pôles accessibles en modes durables .....	12
<b>1.2</b>	<b>Nos quartiers inclusifs et résilients.....</b>	<b>14</b>
1.2.1	Une offre résidentielle renforcée et abordable.....	14
1.2.2	Des interventions favorisant la cohésion sociale et le vivre-ensemble .....	15
1.2.3	Un nouvel équilibre urbain pour une ville résiliente .....	16
<b>1.3</b>	<b>Notre expérience urbaine renouvelée .....</b>	<b>19</b>
1.3.1	La dimension humaine de l'aménagement .....	19
1.3.2	Le patrimoine et le paysage, un ancrage pour l'évolution de la ville.....	20
1.3.3	Une mixité urbaine productive et harmonieuse.....	20



## Liste des cartes

Carte 1-1	Réseau actuel de transport collectif structurant (2024) .....	7
Carte 1-2	Vision 2040 du réseau de transport collectif structurant.....	8
Carte 1-3	Vision 2050 du réseau de transport collectif structurant.....	9
Carte 1-4	Vision 2050 des réseaux de transport actif.....	10

## Liste des figures

Figure 1-1	Approche Réduire – Transférer – Améliorer .....	4
Figure 1-2	Carboneutralité.....	5
Figure 1-3	Priorité accordée aux modes durables .....	6
Figure 1-4	Aléas climatiques et leurs conséquences .....	17
Figure 1-5	Mesures d'adaptation aux changements climatiques .....	18



# 1. La vision du Montréal de demain : pour une ville verte, juste et résiliente

Les villes sont au premier rang de la réponse aux défis environnementaux, sociaux et économiques. En tant que métropole du Québec, Montréal joue un rôle de premier plan, tant sur la scène internationale, nationale que régionale, dans la croissance et le rayonnement des activités économiques, culturelles et récréatives, dans le développement de l'innovation, de la recherche et du savoir, ainsi que dans l'accueil et l'intégration de la population immigrante.

D'ici 2050, Montréal pourrait compter une population de 2,1 millions de personnes, soit une augmentation de l'ordre de 350 000 personnes par rapport à 2021. Ces projections de l'Institut de la statistique du Québec illustrent l'ampleur des changements qui devront être engagés pour répondre aux besoins résultant de la croissance démographique anticipée, tout en résorbant les déficits déjà présents (logements, écoles, parcs, infrastructures de transport, etc.).

Les choix que nous faisons aujourd'hui en matière d'aménagement du territoire et de mobilité sont donc déterminants pour la réussite d'une transition écologique équitable d'ici 2050. Heureusement, la

communauté montréalaise est fortement mobilisée autour de ce projet de transition et elle dispose d'atouts considérables pour le réussir.

La démarche de transition portée par Montréal appelle des transformations de notre modèle socio-économique. Montréal entend repenser l'aménagement de son territoire et la mobilité des personnes et des biens en tenant compte d'un nombre limité de ressources, en réduisant la consommation d'énergie, la pollution et les nuisances. Montréal est déterminée à revoir ses décisions dans une perspective d'équité sociale et territoriale pour contrer les inégalités endémiques.

Dans ce chapitre, Montréal présente une vision forte et audacieuse. Au cours des prochaines décennies, toute la société sera appelée à la concrétiser par ses actions en urbanisme et en mobilité. La mise en œuvre de cette vision interpelle également tous les paliers gouvernementaux.

La vision montréalaise 2050 d'aménagement et de mobilité s'inscrit dans trois échelles d'intervention : la métropole, les quartiers et l'humain. Les grandes ambitions suivantes précisent les gestes nécessaires à chacune de ces échelles pour une ville plus verte, plus juste et plus résiliente :

- Déployer le réseau de mobilité durable pour optimiser l'occupation du territoire (section 1 – Notre métropole soutenue par un réseau de mobilité durable)
- Tirer profit des transformations urbaines pour améliorer l'abordabilité, la vitalité et la convivialité des quartiers (section 2 – Nos quartiers inclusifs et résilients)
- Adapter nos pratiques d'aménagement pour replacer l'humain et la nature au cœur de la ville (section 3 – Notre expérience urbaine renouvelée)

## 1.1 Notre métropole soutenue par un réseau de mobilité durable

Le PUM entend agir sur l'urbanisme et la mobilité pour lutter efficacement contre les changements climatiques et atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Pour ce faire, les solutions doivent permettre de réduire le nombre et la distance des déplacements motorisés individuels en augmentant significativement l'offre de mobilité durable; transférer tous les déplacements possibles vers des modes actifs et collectifs; et pour les déplacements motorisés restants, améliorer leur performance en misant sur le partage, la mutualisation, l'électrification et l'efficacité énergétique des transports. L'approche Réduire – Transférer – Améliorer doit également s'appliquer au transport des marchandises pour assurer la mise en place d'une logistique urbaine durable. La transition est l'affaire de toutes et tous, à la fois les personnes qui habitent le territoire, celles qui y travaillent ou la visitent, les entreprises qui offrent des biens et des services ainsi que les organisations du secteur du transport des personnes ou des marchandises.

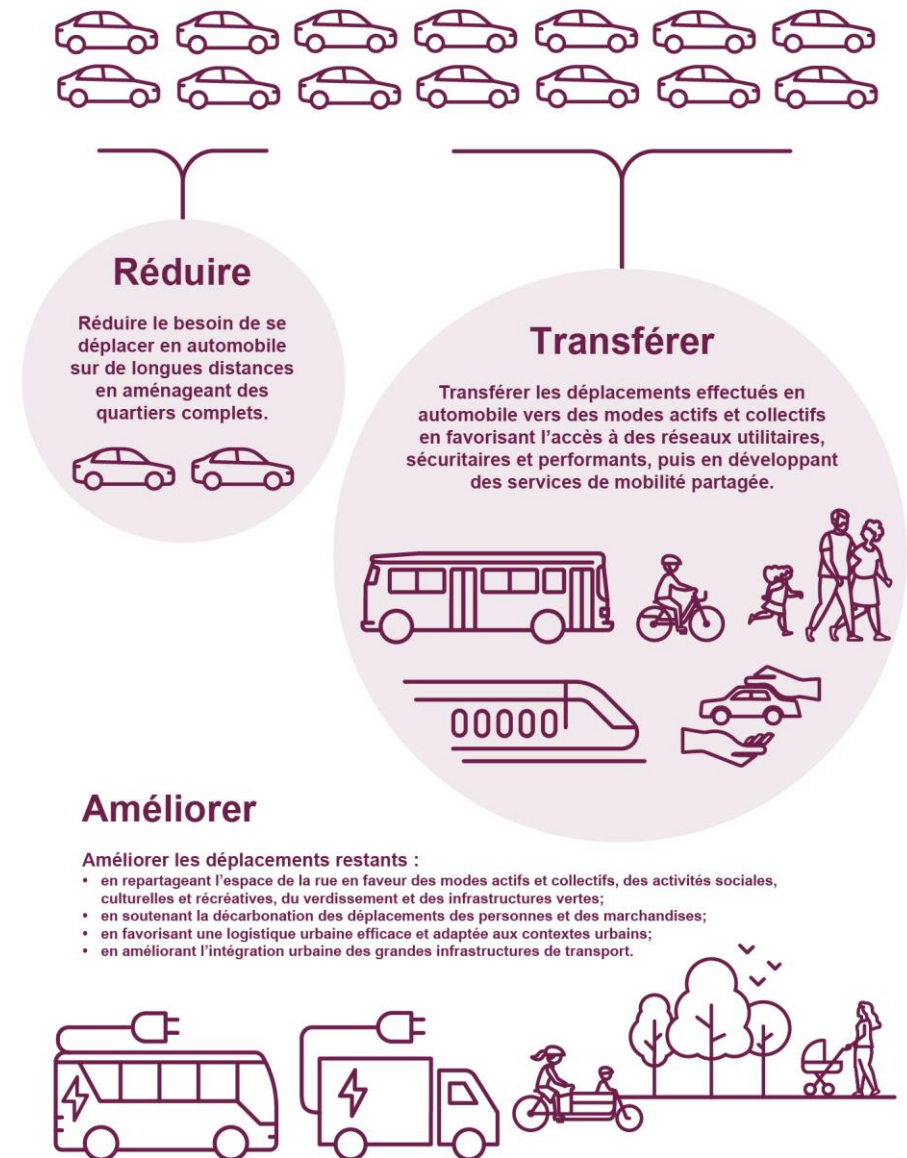


Figure 1-1 Approche Réduire – Transférer – Améliorer



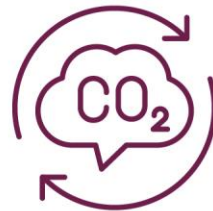
Actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)



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



Carboneutralité



### 1.1.1 L'aménagement d'un réseau de mobilité durable pour assurer l'avenir carboneutre de la ville

**Avec le PUM 2050, Montréal se dote d'une vision complète du développement d'un réseau de mobilité durable formé des réseaux actifs et collectifs.**

Le transport étant le principal secteur émetteur de GES au Québec, la transformation de la mobilité urbaine est au cœur de la stratégie montréalaise de carboneutralité. En tant que métropole du Québec, les interventions réalisées à Montréal auront une incidence déterminante sur le bilan de l'ensemble de la province. Montréal possède une densité de population et d'activités, des volumes de déplacements, des infrastructures stratégiques et une forme urbaine compacte qui lui permettent de jouer un rôle prépondérant dans l'atteinte des cibles nationales visant la réduction des GES.

L'électrification des véhicules est, à elle seule, insuffisante pour répondre aux défis actuels et futurs. Réussir la transition nécessite un changement profond des habitudes de déplacements des personnes et des marchandises. Elle conditionne l'évolution future de la ville : sa forme, sa qualité de vie et son attractivité.

Ce changement nécessite en priorité le développement **massif, rapide et continu** des réseaux de transport **actif** et **collectif** sur l'ensemble du territoire. Le déploiement doit être fait à un rythme accéléré en comparaison aux dernières décennies et des investissements majeurs doivent être consentis à cette fin pour atteindre les cibles gouvernementales et métropolitaines en matière de transfert modal vers les transports actifs et collectifs. Le développement des réseaux doit également être accompagné des budgets d'exploitation conséquents et s'effectuer en complément du maintien des actifs et de leur modernisation. De même, des efforts importants doivent être déployés dans le réaménagement des rues, puis le développement d'un réseau de mobilité durable, complet et structurant.

Figure 1-2 Carboneutralité

La carboneutralité vise le point nul des émissions de gaz à effet de serre (GES). Cette cible repose sur des actions de réduction des émissions de GES, puis des mesures de compensation de celles qui sont émises dans l'atmosphère.





La réussite de cette transformation implique, d'une part, un aménagement du territoire misant sur un accroissement de la densité et de la mixité d'activités urbaines. D'autre part, elle nécessite la concertation et l'engagement de nombreux acteurs. Par ses compétences et les leviers à sa disposition, la Ville ne peut à elle seule planifier, développer et financer l'ensemble de ces réseaux. Le développement du réseau de transport collectif structurant nécessite notamment une coordination multipartite et un soutien financier des autres paliers de gouvernement. Pour agir rapidement, des solutions transitoires et des pratiques agiles devront également être mobilisées.

La Ville fait le choix de prioriser des modes de transport structurants pour le développement du territoire et pour le changement de comportements, à faible empreinte environnementale et compatibles avec le milieu urbain. Pour aménager un réseau de mobilité durable efficace, elle mise sur la consolidation et l'entretien du réseau, l'implantation d'un réseau de tramway, la multiplication de liens cyclables de qualité et l'aménagement de parcours piétonniers d'envergure. L'espace sur rue consacré majoritairement au stationnement et à la circulation doit dorénavant être consacré en priorité aux modes de transport actif, collectif, partagé et à la logistique urbaine décarbonée. Cette nouvelle allocation de l'espace sur rue doit également favoriser l'appropriation citoyenne de l'espace public et son animation.

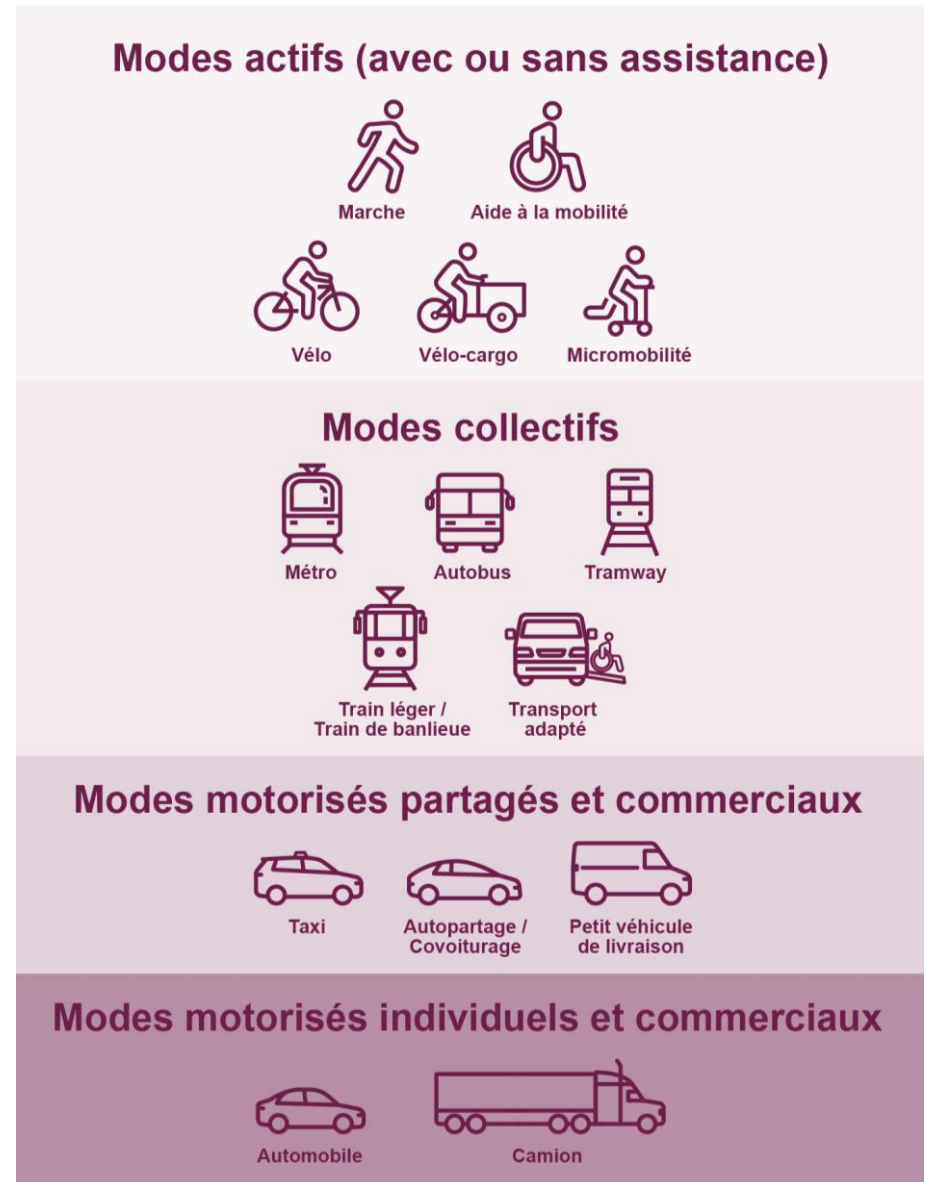


Figure 1-3 Priorité accordée aux modes durables

Toutes les interventions en mobilité sur le territoire de Montréal doivent traduire la priorité accordée aux modes les plus durables (actifs et collectifs). Les choix en matière de distribution d'espace, de temps (ex. feux de circulation, voies réservées, etc.) et de services doivent être guidés par cette priorisation.



## Réseau actuel de transport collectif structurant (2024)



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note : La carte présente les composantes du réseau de transport collectif structurant actuellement en service, soit le réseau de métro, l'antenne rive-sud du REM et les corridors de SRB. Elle illustre également les quatre projets de développement en cours de réalisation, à savoir le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou, le déploiement des autres antennes du REM, l'extension du SRB Pie-IX jusqu'à la rue Notre-Dame et la mise en service d'un SRB sur le boulevard Henri-Bourassa.

### Réseau existant

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

### Réseau en réalisation

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



## Vision 2040 du réseau de transport collectif structurant



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Note : La vision de développement du réseau de transport collectif structurant proposée par la Ville d'ici 2040 se veut une réponse aux besoins de déplacements prioritaires actuels et futurs de la population montréalaise ainsi qu'une voie de passage menant à l'atteinte des cibles métropolitaines et gouvernementales en matière de mobilité et d'environnement. Cette vision s'inscrit dans une optique de planification intégrée de la mobilité et de l'aménagement en soutenant une volonté affirmée d'intensification urbaine du territoire ainsi que la valorisation de secteurs d'opportunités et celle de territoires emblématiques.

En 2040, le réseau de transport collectif structurant est renforcé par le développement d'un réseau de tramway reliant le territoire d'ouest en est, le prolongement de la branche ouest de la ligne orange et la mise en place de nouveaux corridors de service rapide par bus, en particulier dans le nord et l'est du territoire. Avant de procéder à leur réalisation, les interventions projetées dans cette vision devront faire l'objet d'études d'opportunités, de faisabilité et d'analyses financières par les instances de planification désignées et obtenir l'aval du gouvernement du Québec.

### Réseau de transport collectif structurant

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

### Stations et gares additionnelles

- REM
- Train banlieue



## Vision 2050 du réseau de transport collectif structurant



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

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

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

### Réseau de transport collectif structurant

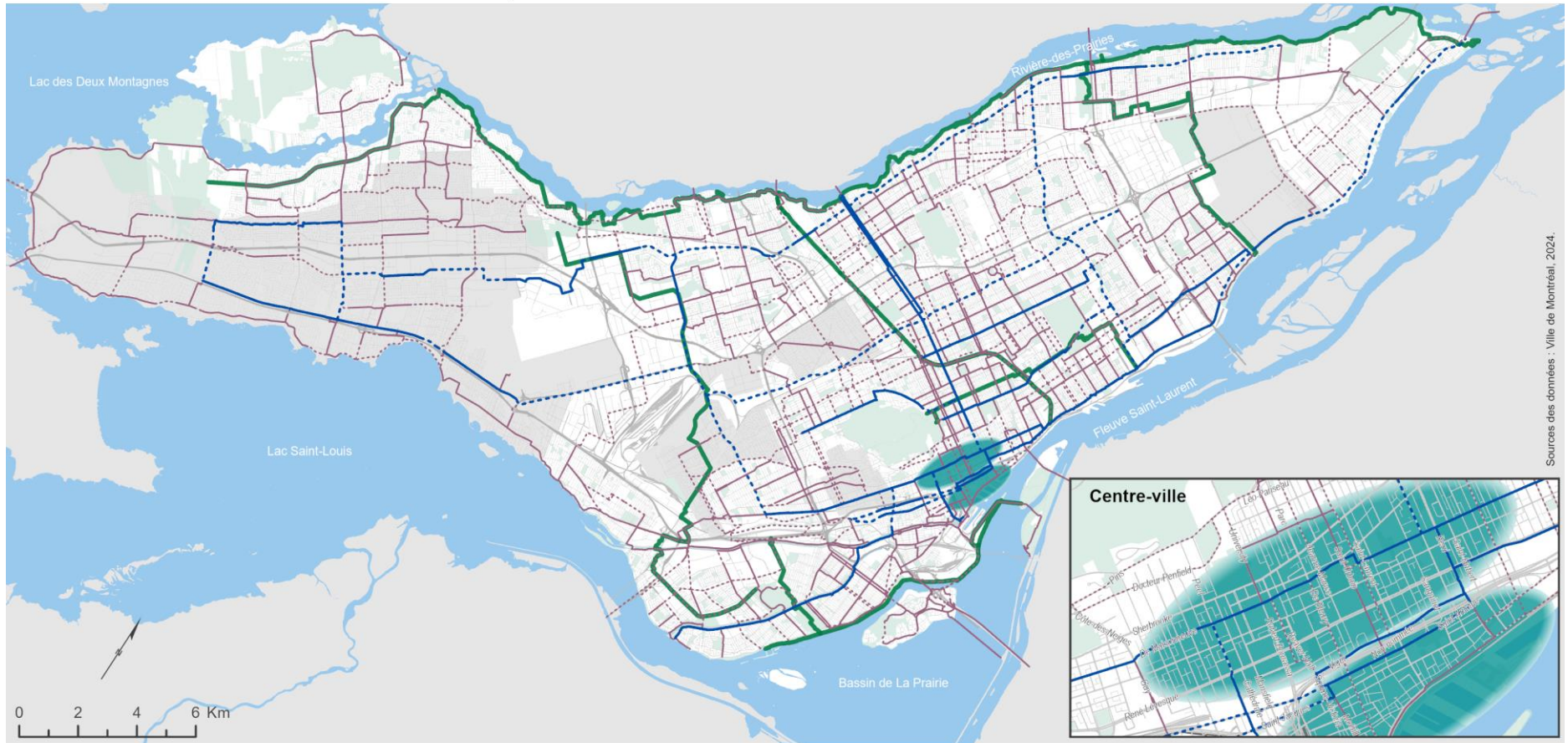
- Réseau de métro
- Réseau express métropolitain
- Tramway
- Service rapide par bus
- Train de banlieue
- Prolongement vers l'extérieur de l'île

### Stations et gares additionnelles

- REM
- Train banlieue



## Vision 2050 des réseaux de transport actif



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

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

### Réseau cyclable supérieur existant

- Réseau express vélo (REV)
- Réseau principal

### Réseau cyclable supérieur projeté

- Réseau express vélo (REV)
- Réseau principal

- Corridor vert
- Zone à priorité piétonne



## 1.1.2 L'intensification urbaine au service de la qualité des milieux

**Le déploiement du réseau de mobilité durable permet de donner une orientation claire pour structurer les transformations urbaines à mener sur le territoire. Il permet de créer les conditions propices à une amélioration de la qualité des différents milieux au niveau social, écologique, environnemental et économique.**

À partir du réseau existant et projeté, Montréal développe une approche d'intensification qui aborde l'ensemble des composantes urbaines en vue d'améliorer la qualité des différents milieux de vie et d'emplois. Cette approche repose sur une vision d'évolution de la forme urbaine qui permet de densifier le cadre bâti, d'augmenter le nombre de logements, de services, d'équipements et d'assurer une mixité d'activités, tout en valorisant et en préservant les caractéristiques distinctives du territoire : son patrimoine, ses paysages, ses vues et ses milieux naturels.

L'approche d'intensification urbaine est ainsi l'ancrage de la démarche intégrée d'urbanisme et de mobilité du PUM. Elle se décline selon différentes dimensions :

- **La dimension spatiale, qui repose sur une occupation optimale et équilibrée du territoire en fonction du réseau de mobilité durable.**

L'intensification urbaine vient concentrer la croissance immobilière à venir et l'accueil des nouveaux ménages dans les secteurs desservis ou qui seront desservis par le réseau de transport collectif structurant. Elle contribue à une utilisation plus efficiente et à une bonification de l'accès des espaces à vocation économique et commerciale contribuant à la vitalité du territoire. Les transformations de ces différents milieux impliquent l'accélération du maillage du territoire par le réseau de mobilité active. L'approche permet également de préserver et de mettre en valeur les écosystèmes naturels et les environnements favorisant la biodiversité.

- **La dimension morphologique, qui se traduit par une approche contextuelle de l'évolution de la forme urbaine.**

L'intensification urbaine respecte et valorise les qualités du cadre bâti existant. Elle assure des transformations urbaines adaptées aux caractéristiques des milieux à préserver et à leur potentiel de transformation. Les composantes patrimoniales et paysagères distinctives du territoire montréalais viennent guider et cadrer l'évolution de la forme urbaine. Celle-ci se fait dans le respect des valeurs d'usage, historiques, contextuelles et sociales du patrimoine ainsi qu'en mettant en valeur les vues vers le mont Royal et le fleuve, de même que les repères emblématiques.

- **La dimension sociale, qui renvoie au vécu et aux perceptions positives des transformations urbaines par toutes et tous.**

L'intensification urbaine offre des leviers pour ajouter des bénéfices à la collectivité. Elle vient ainsi créer les conditions propices à l'augmentation et à la diversification de l'offre résidentielle sur le territoire, notamment en matière d'offre de logements abordables. Elle met en valeur l'échelle humaine et contribue à renforcer la qualité d'accès aux ressources du quotidien. Elle contribue à accroître la capacité d'accueil des entreprises, à diversifier la gamme de services et de ressources disponibles et à améliorer les conditions environnementales des espaces à vocation économique et commerciale.

Montréal étant un territoire majoritairement construit, l'intensification urbaine relève principalement de projets de requalification, de redéveloppement, de densification du tissu existant et d'insertion. D'importantes opportunités sont offertes par certains secteurs d'envergure, notamment ceux à proximité des infrastructures de transports collectifs structurants. À ces secteurs s'ajoutent la requalification de secteurs sous-utilisés ou dévitalisés ainsi que le redéveloppement des centres commerciaux péricentriques. Lorsqu'ils sont bien desservis ou à desservir par le réseau de transport collectif structurant, ceux-ci sont voués à accueillir une forte croissance urbaine et à devenir des milieux de vie verts, compacts et mixtes. En complément, les milieux établis peuvent accueillir des transformations ponctuelles et une consolidation du tissu existant en respectant la forme bâtie et la qualité des lieux.

L'approche d'intensification urbaine vient ainsi créer des quartiers complets permettant au plus grand nombre de personnes de vivre, de travailler et de s'épanouir en favorisant des modes de déplacements durables.



### Qu'est-ce que la forme urbaine?

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

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

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

### 1.1.3 La consolidation de pôles accessibles en modes durables

**Le développement et le maillage des réseaux actifs et collectifs sur l'ensemble du territoire doivent permettre à toute la population de rejoindre les milieux de vie, les pôles d'emplois et les lieux d'activités de la métropole de manière efficace, sécuritaire et confortable.**

La Ville adopte un positionnement fort et affirmé en faveur du déploiement du réseau de transport collectif afin de soutenir les mouvements de la population sur l'ensemble du territoire sans compromettre la fonctionnalité du réseau existant au centre. Par ailleurs, un réseau cyclable continu, sécuritaire et efficace toute l'année doit offrir une alternative sérieuse pour les déplacements quotidiens.

L'organisation du territoire doit prendre en compte l'ensemble des liens qu'entretiennent entre eux les différents pôles : le centre-ville, les principales portes d'entrée de la métropole, les grands secteurs économiques est et ouest, les secteurs d'opportunités, les principaux équipements et services générateurs de déplacements ainsi que les cœurs de quartier. En connectant ces différents pôles au réseau de mobilité durable, Montréal met en place des conditions territoriales et de mobilité favorables aux déplacements de la population tout en facilitant le transport des biens. Elle reconnaît également la mobilité durable comme un facteur majeur pour l'attraction et la rétention des entreprises, des talents et des investissements sur le territoire montréalais et le maintien du rôle de la métropole comme locomotive économique du Québec.

En tant qu'atout majeur de la vitalité et du rayonnement montréalais, le centre-ville joue un rôle stratégique, tant au niveau de la métropole qu'aux échelles régionale et internationale. Par sa concentration unique d'activités, il est au cœur de déplacements majeurs de personnes et de marchandises. Il est donc essentiel d'en consolider son rôle comme principal pôle de la région métropolitaine. Si le réseau de transport collectif s'est historiquement concentré vers le centre-ville, l'architecture du réseau projeté vise une desserte plus étendue. La vitalité du territoire passe en effet par le renforcement de l'accessibilité et la diversification des activités dans les milieux de vie et les différents pôles économiques péricentriques.

Dans l'organisation générale du territoire, les principales portes d'entrée, en particulier l'aéroport Montréal-Trudeau et le port de Montréal, sont des lieux majeurs de transit intermodal de personnes et de marchandises.



L'amélioration de leur accessibilité par le réseau de transport collectif, leur intégration urbaine par le réseau de mobilité active et l'optimisation des activités de logistique y sont particulièrement stratégiques.

Les grands équipements et services générateurs de déplacements, notamment les grands employeurs, les hôpitaux et les institutions d'enseignement supérieur, doivent également être connectés au réseau de transport collectif structurant et au réseau cyclable.

Le déploiement du réseau de mobilité durable prend en compte les secteurs d'opportunités à développer et à valoriser, comme le quartier Namur-Hippodrome, l'écoquartier Lachine-Est, le pôle économique de l'Est et les secteurs commerciaux péricentriques qui constituent autant de sites privilégiés de transformation urbaine.

Pôles d'ancrage du quotidien des Montréalaises et des Montréalais, les cœurs de quartier favorisent la vie de proximité et contribuent à créer une ville des courtes distances. Il faut donc connecter les milieux de vie à des réseaux actifs et collectifs efficaces, confortables et sécuritaires, y compris dans les quartiers moins denses et excentrés. De façon complémentaire, il faut développer davantage de solutions de mobilité partagée, notamment dans des pôles de mobilité, pour favoriser l'efficacité des déplacements tout en diminuant le recours à l'utilisation de la voiture personnelle. Ce sont des gestes primordiaux pour réduire le bilan carbone des déplacements des personnes.

### Pour réussir, Montréal doit agir sur :

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



Photo 1-1 Maillage des réseaux actifs et collectifs sur l'avenue Laurier Ouest





## 1.2 Nos quartiers inclusifs et résilients

Les transformations de la ville doivent bénéficier à l'ensemble de la collectivité. Le développement de l'offre résidentielle, l'aménagement des rues, des espaces publics, des équipements collectifs et des bâtiments doivent favoriser l'inclusion de toutes et tous, l'accroissement de la biodiversité et l'amélioration de la résilience aux aléas climatiques. Pour agir en faveur de l'équité territoriale, Montréal s'engage avec son approche de Quartiers inclusifs et résilients (QIR) à prioriser les interventions dans les quartiers montréalais cumulant plusieurs types de vulnérabilités pour qu'à terme, l'ensemble de la population bénéficie de milieux de vie sécuritaires et de qualité et d'une réponse de proximité à leurs besoins.

### 1.2.1 Une offre résidentielle renforcée et abordable

**Montréal se fixe comme ambition de répondre à la crise du logement. Pour bénéficier au plus grand nombre, les transformations de la ville doivent s'accompagner d'un renforcement de l'abordabilité. Pour cela, l'offre résidentielle doit être massivement augmentée et Montréal doit se doter d'une offre considérable de logements hors marché qui contribuera à sa résilience face aux pressions du marché résidentiel.**

Dans les dernières années, malgré des mises en chantier records, la demande a augmenté beaucoup plus vite que l'offre de logement. Ce déséquilibre génère une forte hausse des loyers qui précarise les ménages à revenu faible et modeste. Un rattrapage dans la production de logements s'impose afin de combler le déficit actuel et assurer une offre d'habitation équilibrée.

Au-delà de l'offre suffisante, Montréal doit pouvoir compter sur une masse critique de logements hors marché, appartenant à des OBNL, des coopératives et des sociétés paramunicipales qui constituent la clé pour une offre résidentielle résiliente. En raison de la mission sociale de leurs propriétaires, ces logements sont placés de manière pérenne à l'abri de la spéculation, protègent mieux leurs occupants contre les évictions abusives et comportent une offre adaptée aux besoins des personnes les plus vulnérables. Une augmentation considérable de l'offre de logements hors marché constitue ainsi une alternative pour un nombre important de ménages et a un effet d'entraînement positif sur les loyers et la qualité de l'ensemble des logements.

Avec son Chantier Montréal abordable, la Ville redéfinit ses leviers d'intervention afin d'accélérer la préservation et la construction de logements hors marché. Toutefois, l'habitation reste d'abord une responsabilité des gouvernements supérieurs qui possèdent les moyens à la mesure des besoins actuels. Il leur revient d'offrir des solutions de financement simples, prévisibles et adaptées aux réalités locales.



Dans ses domaines d'intervention, dont l'urbanisme et les stratégies immobilières, la Ville peut jouer un rôle déterminant dans le renforcement et la diversité des logements sur le territoire ainsi que dans l'accroissement de l'offre hors marché. Les grands secteurs d'opportunités, comme les secteurs de redéveloppement ou les centres commerciaux à requalifier, offrent à ce titre un potentiel important. L'intensification urbaine doit permettre la création d'un plus grand nombre d'unités résidentielles tout en optimisant l'utilisation des infrastructures urbaines et des réseaux de transport actif et collectif. Elle offre également des opportunités importantes de création de logements hors marché.

Dans les quartiers en transformation, la Ville adopte un positionnement fort et affirmé en faveur de la mixité sociale, afin que la revitalisation urbaine se fasse au bénéfice de toutes et tous. Là où les terrains à développer sont rares, la création d'une offre hors marché peut s'appuyer sur l'acquisition par des organismes et des sociétés paramunicipales d'immeubles locatifs existants. Des efforts conséquents doivent être déployés pour que l'accroissement de la qualité des milieux de vie s'accompagne d'un soutien à l'accessibilité au logement, en particulier concernant le maintien des populations les plus vulnérables dans leur logement.

## 1.2.2 Des interventions favorisant la cohésion sociale et le vivre-ensemble

**Avec le PUM, Montréal se donne les moyens d'agir pour assurer le bien-être de sa population en suivant un principe d'équité et de résilience, en valorisant son contexte de diversité. Ceci implique de prioriser les interventions municipales dans les territoires les plus vulnérables de la métropole.**

L'atteinte d'un meilleur équilibre dans l'accès à des équipements et espaces de proximité est un enjeu central pour la réduction des inégalités sociales et a un effet important sur la santé et le bien-être des individus. C'est pourquoi l'amélioration de l'offre doit être arrimée aux besoins des milieux existants ainsi qu'à la croissance résidentielle anticipée, en particulier dans les grands secteurs en transformation.

Pour construire une ville inclusive et résiliente, les actions à mener doivent être déployées selon un principe de réparation, en priorisant les secteurs cumulants des vulnérabilités, notamment en termes d'îlots de chaleur, d'accès limité aux espaces verts, aux parcs et aux équipements collectifs de proximité (écoles, bibliothèques, maisons de la culture, musées, infrastructures sportives et communautaires, etc.). Le renforcement des interactions sociales entre les communautés passe également par la création de liens assurant la mobilité des personnes entre les quartiers afin d'éviter la concentration des vulnérabilités sur le territoire.

Montréal met de l'avant les principes du design universel afin de permettre à toutes les personnes, quelles que soient leurs capacités, de disposer des mêmes possibilités que le reste de la population quant au choix de leur lieu de vie, leurs déplacements par le réseau de transport collectif ainsi que leur accès aux espaces publics et aux équipements collectifs.

L'équité passe également par des interventions fortes en matière de lutte contre l'itinérance et la marginalisation. La prévention, la réduction et la lutte contre l'itinérance sont une responsabilité collective à laquelle Montréal doit s'engager avec l'ensemble de ses partenaires communautaires et institutionnels. Elle reconnaît dans ses actions la diversité des visages de l'itinérance et la nécessité d'y associer une combinaison de réponses. Celles-ci visent notamment la consolidation des services d'hébergement d'urgence, le renforcement du parc de logements sociaux et abordables et le soutien au tissu social et communautaire.

De plus, la Ville reconnaît que l'urbanisme et la mobilité ne sont pas neutres dans le processus de réconciliation. Parce que l'aménagement du territoire se fait à travers des choix qui véhiculent des valeurs, des cultures et des normes, le PUM a un rôle décisif à jouer dans le *rééquilibrage des récits* et des pouvoirs lors des processus de planification et d'aménagement urbains. Il doit permettre d'orienter et de soutenir des aménagements inclusifs qui contribuent à la réconciliation entre les communautés autochtones et la population allochtone de Montréal.



### 1.2.3 Un nouvel équilibre urbain pour une ville résiliente

**Les mesures de lutte contre les changements climatiques doivent être multiples et conséquentes avec la vulnérabilité de la population, des infrastructures et du territoire.**

Pour assurer le succès de la démarche, Montréal doit repenser la conception et l'aménagement des espaces construits et non construits sur son territoire.

Des changements importants doivent être entrepris pour réduire l'empreinte carbone des bâtiments, conjointement à celle de la mobilité. Les nouvelles constructions doivent répondre aux standards les plus exigeants de performance énergétique et être adaptées aux conditions climatiques futures, tandis que les bâtiments existants doivent être préservés et rénovés, afin de les rendre plus efficaces sur le plan énergétique, plus résilients et sains pour leurs occupants.

Il faut aussi relever le défi de l'adaptation aux changements climatiques en faisant preuve de créativité pour trouver des solutions novatrices. Les mesures d'adaptation aux aléas climatiques doivent tenir compte des caractéristiques de notre territoire ainsi que de la vulnérabilité des infrastructures et de la population impactées. Il faut prioriser les interventions sur la base de ces vulnérabilités. Les mesures à mettre en place reposent, par exemple, sur la déminéralisation du territoire et le renforcement de la place de la nature en ville. Les interventions pour verdir la ville, comme l'aménagement d'espaces publics résilients (par exemple, des rues éponges), permettent non seulement de réduire les îlots de chaleur, mais aussi d'améliorer la gestion des eaux pluviales, la qualité de l'air et de rehausser la biodiversité et la qualité du cadre de vie, au bénéfice de toutes et tous.

Dans ses interventions, Montréal rejoint ainsi le principe des sept générations. Ce principe porté par la Confédération autochtone des Haudenosaunee assure que chaque décision prise aujourd'hui est évaluée à l'aune de ses retombées jusqu'à la septième génération à venir. Cette mise en perspective contribue à créer une ville plus durable et habitable pour les générations à venir.

Pour protéger, consolider et bonifier les espaces de nature dans un environnement urbanisé, Montréal retient une approche en trois volets : protéger-restaurer-connecter. La **protection** des écosystèmes existants vise à maintenir l'état et la dynamique des milieux naturels ou à atténuer les pressions sur la biodiversité, notamment par leur gestion écologique. La **restauration** d'habitats dégradés passe par des actions de renaturalisation, de création de milieux naturels et d'infrastructures naturelles. Assurer la **connectivité** écologique des habitats naturels fragmentés doit reposer sur la création de corridors écologiques favorisant la biodiversité et le déplacement des différentes espèces entre les habitats naturels.

#### Pour réussir, Montréal doit agir sur :

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



Figure 1-4 Aléas climatiques et leurs conséquences

1. Des crues qui causent des inondations dont la fréquence et l'intensité pourraient augmenter
2. Des sécheresses estivales plus longues qui causent des dommages aux bâtiments en sols argileux
3. Des vagues de chaleur plus fréquentes et longues qui indisposent la population
4. Des épisodes de gel-dégel plus fréquents qui dégradent les infrastructures composées de béton et d'asphalte

5. Des pluies plus intenses qui causent des refoulements d'égouts
6. Des tempêtes plus fréquentes qui endommagent les infrastructures et la forêt urbaine et qui causent des pannes d'électricité

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



Figure 1-5 Mesures d'adaptation aux changements climatiques

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

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



## 1.3 Notre expérience urbaine renouvelée

Pour favoriser une expérience urbaine renouvelée, Montréal vient préserver et mettre en valeur son bâti et ses quartiers, son patrimoine et ses paysages, tout en soutenant leur évolution positive. Les améliorations apportées à la qualité des milieux de vie doivent ainsi contribuer à créer des environnements favorables à la santé et au bien-être, adaptés aux besoins diversifiés de la population et assurant un équilibre harmonieux des différentes fonctions urbaines.

### 1.3.1 La dimension humaine de l'aménagement

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

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

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

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



### 1.3.2 Le patrimoine et le paysage, un ancrage pour l'évolution de la ville

**Le patrimoine et le paysage sont un bien commun à préserver et à valoriser ainsi qu'un levier de la transition écologique. Ils racontent l'histoire de nos communautés et contribuent considérablement à la qualité de vie dans les quartiers et à l'attractivité de Montréal. La Ville reconnaît ainsi les bienfaits culturels, identitaires, économiques et environnementaux de la préservation et de la mise en valeur de son patrimoine et de ses paysages.**

« *Le bâtiment le plus écologique est celui qui est déjà construit* »<sup>1</sup>. Ce constat milite pour valoriser l'existant selon ses valeurs d'usage, historiques, contextuelles et sociales. Les émissions de GES associés à un bâtiment proviennent en majorité des matériaux utilisés, de leur extraction et fabrication, ainsi que des activités reliées à sa construction et démolition. Il est nécessaire de miser davantage sur l'entretien, la préservation et la requalification du cadre bâti existant pour réduire l'empreinte carbone de la ville. De plus, la conservation et la réutilisation des immeubles patrimoniaux contribuent aussi au sentiment d'attachement des Montréalaises et Montréalais à leur quartier et à la métropole.

Les évolutions de la forme urbaine doivent se faire en respectant la diversité des contextes montréalais et l'esprit des lieux. Si les formes urbaines et les paysages hérités des différentes époques et pratiques urbanistiques peuvent perdurer, elles ne sont toutefois pas figées ni définitives. Des mutations et des transformations restent possibles et le rôle du PUM est de favoriser la concrétisation des plus porteuses. La rencontre entre l'ancien et le nouveau doit stimuler la créativité, corriger les environnements créant de l'exclusion et permettre d'enrichir le cadre de vie et le paysage montréalais guidés par la recherche de qualité en design.

La ville de Montréal (Tioh'tià:ke) est construite sur des territoires ancestraux autochtones et sur des lieux historiques et actuels de vie et de rassemblement. La Ville souhaite, par ses aménagements et ses paysages, connecter davantage sa population à cette réalité. Enfin, chaque couche d'histoire et d'identités montréalaises doit être reconnue et honorée afin de continuellement favoriser le développement d'un sentiment de chez-soi et d'appartenance pour toutes et tous.

### 1.3.3 Une mixité urbaine productive et harmonieuse

**L'ambition de la Ville est de créer des milieux de vie et de travail complets et inclusifs qui assurent une cohabitation productive et harmonieuse des activités et des usages.**

La mixité urbaine est une richesse historique de Montréal. Le territoire s'est développé en associant à ses milieux de vie une grande diversité d'ensembles commerciaux, industriels, culturels, institutionnels et d'affaires. Le maintien et la consolidation des espaces à vocation économique en ville sont créateurs de vitalité et constituent une condition déterminante du rapprochement des lieux de vie et d'emplois.

Montréal affirme la nécessité de préserver et de densifier le foncier réservé à l'activité économique, de revitaliser les espaces économiques sous-utilisés ou dévitalisés et d'aménager des milieux de travail plus verts et plus attrayants. En soutenant le réaménagement des espaces à vocation économique et la diversification des activités, la Ville souhaite accroître sa capacité à accueillir des entreprises, des emplois et des investissements stratégiques essentiels à sa compétitivité et sa résilience future aux chocs économiques. Elle contribue ainsi à renforcer ses secteurs économiques innovants et à favoriser l'émergence d'entreprises dans des secteurs à haut potentiel. Elle met également en place les conditions nécessaires à l'essor de l'économie circulaire.

Les commerces de proximité sont d'importants moteurs économiques et sociaux pour la vitalité et la qualité de vie dans les quartiers. Une offre commerciale diversifiée et aisément accessible est en effet essentielle à la stratégie de la ville des courtes distances. Elle contribue aux saines habitudes de vie et à la sécurité alimentaire, entre autres, en améliorant l'accès physique et économique à une offre d'aliments sains et nutritifs.

Pour être synonyme de vitalité et de qualité urbaine, la mixité doit reposer sur une cohabitation positive des différentes fonctions et activités, en particulier entre les activités économiques et les milieux sensibles comme les zones résidentielles. Elle doit contribuer au bien-être des populations, à la qualité des milieux de vie et à la vitalité des secteurs économiques. Des mesures d'atténuation des nuisances doivent donc être prévues. Les diverses interventions doivent s'accompagner de bénéfices collectifs dans les milieux d'insertion, notamment le renforcement de la mobilité durable, du verdissement, des services complémentaires et des espaces ouverts pour le quartier.

<sup>1</sup> Elefante, C. (2007). *The Greenest Building is...One That Is Already Built*. Forum Journal 21(4), 26-38. (citation traduite)



© Louis-Étienne Doré

### Pour réussir, Montréal doit agir sur :

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

Photo 1-2 Piétonnisation de la rue Ontario, octobre 2023