



PROJET DE

PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ (PUM) 2050

Commentaires de l'Arrondissement de Saint-Laurent

2 octobre 2024

TABLE DES MATIÈRES

La vision, les orientations et objectifs du PUM.....	3
La vision : une métropole soutenue par un réseau de mobilité durable.....	4
La stratégie montréalaise : les orientations et les objectifs du PUM.....	5
Le cadre d'action : le document complémentaire.....	10
Le cadre d'action : les mesures de mise en œuvre du PUM et les cibles à atteindre.....	13

Le but du présent document est de présenter la synthèse des commentaires de l'Arrondissement de Saint-Laurent et de proposer certaines bonifications au projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 « PUM » adopté par le conseil municipal de la Ville de Montréal le 17 juin dernier. Des explications nécessaires sont également formulées afin de mieux aider le Service de l'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal à porter les enjeux soulevés tout en effectuant les ajustements nécessaires avant son adoption.

Nous soulignons que nos propositions visent la mise en place de mesures concrètes pouvant assurer une planification et une gestion efficaces du territoire au bénéfice de l'ensemble de la ville en réalisant une vision d'avenir qui est dans l'intérêt de tous, tout en tenant compte des différentes réalités territoriales locales.

La vision, les orientations et objectifs du PUM

L'Arrondissement de Saint-Laurent adhère pleinement à la vision, aux orientations et aux objectifs du PUM. Ces éléments reflètent sa propre vision et ses orientations exprimées dans son Plan stratégique 2022-2025¹ et à travers les actions prioritaires qui en découlent ainsi que dans les objectifs fixés dans son Plan d'urgence climatique adopté en 2021², lesquels visent notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % en 2030.

Bien que l'Arrondissement soit d'accord avec la vision et les orientations du PUM, nous constatons que des bonifications sont nécessaires sur le plan de sa mise en œuvre afin d'atteindre les objectifs énoncés. Nos commentaires portent essentiellement sur cet aspect.

À la suite de l'analyse détaillée du document, nous soulevons principalement l'absence d'une approche tenant compte des réalités locales et le manque de moyens concrets et efficaces permettant la mise en œuvre des objectifs du PUM. Ainsi, nous soulignons la faiblesse de certains paramètres et même l'absence de ceux-ci, notamment dans le document complémentaire.

Enfin, nous réitérons l'importance de la mise en place d'une stratégie claire, autant pour la gouvernance que le financement, qui assurerait une mise en œuvre réaliste des objectifs énoncés et serait accompagnée par des mécanismes de collaboration pouvant assurer l'adhésion des partenaires régionaux (ex. : ARTM, STM, CDPQ, Centres de santé, de services sociaux, et scolaires, etc.) et gouvernementaux sur le plan provincial et fédéral.

La Ville gagnerait à compléter l'élaboration du PUM par des moyens de mise en œuvre concrets et efficaces à la hauteur de ses ambitions.

La vision : une métropole soutenue par un réseau de mobilité durable

¹ Voir Plan stratégique 2022-2025 de Saint-Laurent, Arrondissement de Saint-Laurent (2021).

² Voir Plan d'urgence climatique 2021-2030 de Saint-Laurent, Arrondissement de Saint-Laurent (2021).

Aux chapitres 1 et 2, le PUM vise une métropole soutenue par un réseau de mobilité durable et propose une bonification significative de son réseau de transports collectifs structurants d'ici 2050.

Les propositions de prolongements de métro, d'une nouvelle ligne de métro et d'un projet structurant de l'est, en plus d'un nouveau réseau de tramway élaboré desservant la majorité de l'île nous paraissent très ambitieuses et soulèvent, en même temps, un questionnement quant à leur faisabilité économique et technique. Nous soulignons ici l'absence d'une stratégie claire et réaliste visant l'adhésion des agences de transport et des gouvernements en vue d'assurer le financement et la réalisation de ce réseau d'ici 2050.

Nous proposons de prioriser les projets structurants en fonction de leur pertinence, de leurs impacts et de leurs bénéfices tout en tenant compte des implications financières. Le prolongement de la ligne orange, déjà annoncé par le ministère des Transports en mai 2022, devrait être priorisé compte tenu du fait qu'il s'agit de la ligne la plus fréquentée de l'agglomération et que son prolongement à partir de la station Côte-Vertu jusqu'à la station Bois-Franc représenterait un rapport coût/bénéfice le plus rentable. Ceci est sans compter les importants avantages que générerait l'aménagement de deux nouvelles stations de métro, notamment la première station intermodale (REM/métro) de l'ouest de l'île et la quatrième station intermodale de l'île. Ce projet de prolongement devrait être priorisé sur toutes les cartes montrant le réseau de mobilité durable et également être spécifié dans les mesures et les cibles du PUM au chapitre 7 et en annexe du PUM. Il devrait figurer en premier après les grands projets en cours de réalisation et avoir un horizon de réalisation à court terme d'ici 2030, et non 2040 tel que proposé dans le PUM, compte tenu de son urgence et de l'importance de son impact sur les secteurs de planification et de développement en cours.

Nous proposons de prioriser le projet du prolongement de l'axe nord-sud du boulevard Cavendish, vu ses impacts importants sur le désenclavement du cœur de l'île et ses effets structurants pour le développement actuel et futur de la ville. Nous proposons que ce projet soit priorisé sur toutes les cartes montrant le réseau de mobilité durable de 2050 et qu'il soit visé dans les mesures et cibles du chapitre 7 et en annexe du PUM avec un horizon de réalisation d'ici 2030. C'est un projet prioritaire dont la réalisation a été reportée à maintes reprises malgré l'état d'avancement des études techniques détaillées réalisées au cours des dernières années. Ces études ont démontré au-delà de tout doute la pertinence de cet axe structurant pour le désenclavement des territoires du cœur de l'île et pour ses bénéfices majeurs permettant le développement de nouveaux quartiers résidentiels et mixtes permettant d'atteindre les objectifs de densification, ainsi que pour la desserte des pôles d'emplois de l'ouest toujours enclavés et mal desservis en transport en commun. Les études menées par la Ville ont démontré que ce lien de transport structurant est essentiel à la desserte d'un secteur en cours de planification et de développement représentant une majeure partie du futur développement de la ville de Montréal en matière de logements (environ 45 000 nouveaux logements) et d'emplois (environ 50'000 nouveaux emplois).

Nous proposons de désigner, en tant que projet prioritaire du PUM, l'implantation d'une infrastructure de transport structurant, telle qu'un tramway, sur les axes nord-sud de Cavendish ainsi que sur les axes

est-ouest de Côte-de-Liesse, de Côte-Vertu et d'Henri-Bourassa, et ce, dans la vision 2040 de réalisation du nouveau réseau de tramway sur les cartes du réseau de mobilité durable de 2050. La réalisation de ces liens prioritaires du nouveau réseau de tramway proposé permettrait d'assurer l'accessibilité à l'aéroport et les pôles d'emplois de l'ouest ainsi que l'intermodalité avec les stations de métro Côte-Vertu et du REM Bois-Franc. Cette dernière deviendrait une station intermodale combinant REM/métro/tramway et bus, représentant ainsi un pôle intermodal majeur de l'île. Nous proposons également que ces liens prioritaires du nouveau réseau de tramway proposé soient visés spécifiquement dans les mesures et les cibles du PUM du chapitre 7 et en annexe du PUM, dans un horizon à court et moyen terme d'ici 2040.

Ces propositions rejoignent l'objectif de la Ville de Montréal d'« orienter stratégiquement les investissements gouvernementaux pour accroître l'offre de service structurante dans les secteurs qui cumulent d'importants besoins de mobilité et présentent un fort potentiel de transfert modal et d'intensification des activités urbaines. » (Voir objectif 1.6 : Soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transports collectifs structurants).

La stratégie montréalaise : les orientations et les objectifs du PUM

Au chapitre 2, Orientation 1, le PUM propose d'accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité.

Cette première orientation du chapitre 2 se base sur une multitude d'indices et d'indicateurs développés dans le cadre du PUM et traitant de la sécurité et de la convivialité des réseaux actifs, de la marchabilité des quartiers, des degrés de desserte, de l'équité territoriale, etc. Ces indices ont permis d'élaborer une priorisation des interventions en transports actifs et collectifs. Cependant, ces cartes et indices soulèvent plusieurs interrogations relatives aux méthodologies et aux définitions utilisées permettant d'arriver aux conclusions indiquées aux cartes de l'orientation 1. Nous nous questionnons sur la fiabilité de ces indices et la priorisation des interventions telle qu'elle est identifiée aux diverses cartes.

Nous proposons que le SUM fournisse aux arrondissements les méthodologies détaillées afin de pouvoir les analyser et d'y apporter des commentaires, notamment en lien avec les contextes locaux.

Nous proposons la mise à jour des cartes montrant le réseau de transports actifs pour inclure les liens existants et en cours de réalisation et indiquer les traverses piétonnes qui sont à prioriser afin de désenclaver les territoires de la ville, notamment aux jonctions avec les grandes infrastructures de transport (REM, voies ferrées et autoroutes).

Au chapitre 2, Orientation 2, le PUM propose de moduler l'intensification urbaine afin

d'en maximiser les cobénéfices.

La carte des niveaux d'intensification urbaine vise les territoires pour lesquels les affectations résidentielles et mixtes sont prévues en excluant la densification des secteurs à vocation économique. L'absence de paramètres de densité et de mesures pouvant assurer l'intensification des activités dans les secteurs d'emplois, principalement ceux desservis en transports collectifs structurants, représente une lacune importante dans la mise en œuvre des objectifs du PUM. Compte tenu de l'importance des investissements nécessaires pour la réalisation des projets d'infrastructures de transports structurants sur l'île, il est essentiel d'en faire bénéficier l'ensemble de notre territoire, peu importe l'affectation. La densification des secteurs économiques et d'emplois est aussi importante que la densification résidentielle et devrait pleinement bénéficier du développement réseau de transport structurant tout en assurant sa viabilité et sa rentabilité économique. Des mesures concrètes et des paramètres d'intensification spécifiques devraient être prévus afin de permettre de densifier les secteurs économiques autour des nouvelles stations du REM (Technoparc et Hodge-Lebeau) et d'assurer la rentabilité des importants investissements que représente l'implantation de ces nouvelles stations. Cette lacune est d'ailleurs une perte par rapport au Plan d'urbanisme en vigueur actuellement.

Nous proposons de viser l'intensification et la densification de l'ensemble du territoire, incluant les affectations diversifiées et économiques. Ce sont, notamment, ces secteurs qui représentent les densités les plus faibles avec des terrains sous-utilisés dont une grande partie est vouée au stationnement extérieur. Ces secteurs comprennent d'importants îlots de chaleur et des surfaces imperméables qui favorisent les eaux de ruissellement. La densification des secteurs d'emplois devrait être priorisée et intégrée à l'orientation 2 et ses objectifs. Elle devrait être ciblée sur les cartes d'intensification et accompagnée par la mise en place de paramètres de densité adaptés à la nature des composantes de ces secteurs (ex. : bureaux, entrepôts, industries, etc.). Nous croyons que la vision d'intensification ne devrait pas être limitée aux secteurs résidentiels et mixtes mais plutôt élargie aux secteurs à vocation économique. De plus, cette densification devrait être accompagnée de mesures et de cibles spécifiques au chapitre 7 et en annexe du PUM permettant d'en assurer la mise en œuvre et le suivi.

Nous proposons de reformuler l'orientation 2 afin d'assurer que la densification des secteurs résidentiels et mixtes soit accompagnée par l'augmentation de la desserte en ressources urbaines, notamment la bonification de l'offre en commerces, en services de proximité et en équipements collectifs, tels qu'écoles, parcs publics et services communautaires, et ce, proportionnellement au degré d'intensification et à l'augmentation de la densité. Cela permettra la création de quartiers complets et équitables. Cette orientation devrait être accompagnée par l'application de seuils minimaux à atteindre en desserte de ces ressources (ex. : m² de ressource par habitant), afin de réaliser les objectifs du PUM visant la création de quartiers de proximité et d'atteindre les cibles de l'Annexe 1, notamment la cible 2.2 visant à assurer que « d'ici 2050, 75% des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien ».

Au chapitre 2, Orientation 4, le PUM propose de dynamiser les espaces à vocation

économique et commerciale par une organisation stratégique et écoresponsable du territoire.

Les énoncés de l'orientation 4 combinent les objectifs de dynamisation des secteurs économiques et d'emplois à ceux relatifs aux ensembles commerciaux. En conséquence, le PUM affaiblit la portée des objectifs et des cibles économiques identifiées. Les prérogatives, les besoins et les objectifs d'un secteur d'emplois diffèrent grandement de celles d'un ensemble commercial et, par conséquent, les cibles qui en découlent sont divergentes. Dans le premier cas, il s'agit d'enjeux relatifs à la qualité du cadre bâti, aux déplacements quotidiens, à la rétention des entreprises et de la main-d'œuvre, etc. Dans le second, il s'agit plutôt d'une revitalisation permettant de créer des quartiers complets. Plus encore, aucun objectif ne fait référence à la densification et à l'intensification des secteurs d'emplois, notamment ceux situés à proximité des pôles de transports structurants. Plusieurs cobénéfices peuvent être générés d'une telle intensification, soit une meilleure utilisation du sol, une attractivité et une rétention des entreprises et de la main-d'œuvre montréalaise, une dynamisation des pôles d'emplois, une réduction des îlots de chaleur urbains, une meilleure desserte en transports actifs et collectifs, une forme urbaine réfléchie et structurante, une création de milieux de vie pour les employés, etc.

Nous proposons que le PUM scinde cette orientation et ait un message fort relatif à la dynamisation des pôles économiques montréalais. Le PUM devrait également établir des objectifs clairs en matière d'intensification des pôles d'emplois, notamment dans un contexte de rareté de terrains à vocation économique. Une cible claire devrait également être élaborée indiquant une augmentation du nombre d'emplois en 2050 et une desserte des pôles d'emplois en transports actifs et collectifs.

Les textes qui accompagnent l'objectif 4.1 découlant de l'orientation 4 visent l'accroissement de l'offre immobilière et la diversification des activités à vocation économique dans les secteurs à caractère industriel. Cependant, le PUM réduit la diversité des usages autorisés dans les secteurs d'emplois, notamment dans ceux d'activités diversifiées, en favorisant la ségrégation des usages, ce qui marque ainsi un pas en arrière par rapport au présent Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal « SAD » et au Plan d'urbanisme en vigueur actuellement.

Nous proposons de reformuler les textes afin de maintenir l'approche intégrée du SAD, qui vise une diversification des activités à proximité des points d'accès au réseau de transports collectifs structurants, en incluant l'habitation dans les secteurs où les activités économiques présentent peu de risques et de nuisances. Nous proposons également de maintenir l'exigence de réaliser des études de compatibilité des usages afin d'assurer la qualité des milieux de vie, la vitalité des secteurs économiques et la saine cohabitation entre les deux, selon le concept « Live, work and play ».

Les textes qui accompagnent l'objectif 4.4 découlant de l'orientation 4 visent à repenser le modèle d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques, pour accroître leur attrait et la qualité de leur intégration. Cependant, ces textes omettent de prévoir la bonification de la desserte en transports collectifs en vue de la densification résidentielle proposée au sein de ces grands ensembles. Les textes omettent également de prévoir une bonification de l'offre en équipements collectifs qui doit

accompagner une augmentation de la densité résidentielle dans l'optique de la création de quartiers complets, tel que suggéré au PUM.

Nous proposons donc d'ajouter dans les moyens de mise en œuvre l'amélioration de la desserte en transports collectifs et l'accès au réseau de transports structurants afin de soutenir l'intensification des activités urbaines et, notamment, l'habitation au sein des grands ensembles commerciaux péricentriques.

Nous proposons également d'ajouter aux « lignes directrices d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques » les éléments suivants :

- Réaliser les études de déplacement visant la bonification de l'offre en transports collectifs et actifs en tenant compte de l'accroissement de la population et du degré de desserte existant.
- Aménager un réseau de liens actifs (rues et espaces partagés, ruelles vertes et rues piétonnes) sécurisé et raccordé au réseau piétonnier existant.
- Bonifier l'offre en équipements collectifs (parcs, écoles, services communautaires) proportionnellement à l'accroissement de la population.

Au chapitre 2, Orientation 6, le PUM propose de renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collective comme supports à l'équité et à la vie de quartier.

Le PUM propose la mise en réseau des différents espaces verts et leur mise en valeur. La carte des corridors verts proposée indique les nouveaux corridors verts à implanter afin d'atteindre les objectifs énoncés. Cependant, plusieurs emprises d'infrastructure de transport (ex. : voies du REM, autoroutes, lignes d'Hydro) ne figurent pas dans les corridors proposés. Pourtant, l'aménagement de nouveaux corridors de biodiversité et de liens actifs le long de ces emprises pourrait significativement améliorer la connectivité et la biodiversité sur notre territoire.

Nous proposons de profiter des emprises des infrastructures de transport (voies ferrées, REM, autoroutes et lignes d'Hydro) pour créer de nouveaux corridors de biodiversité permettant d'aménager des liens verts et actifs à travers l'ensemble du territoire Montréalais. Dans ses secteurs de planification détaillée, l'Arrondissement de Saint-Laurent vise à créer de tels corridors le long des voies ferrées qui traversent son territoire. Ces emprises devraient être indiquées sur la carte en tant que corridors verts à l'étude.

Au chapitre 2, Orientation 8, le PUM propose d'accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine.

Dans le contexte des changements climatiques planétaires, une orientation portant sur ces enjeux devrait, dans le cadre du PUM, mettre en place des objectifs et des cibles ambitieux et forts qui permettront de limiter les impacts des changements climatiques et de participer à la transition écologique du territoire montréalais. Cependant, les cibles indiquées au PUM demeurent très conservatrices, soit la participation à l'atteinte de la cible de protection de 10 % du territoire identifiée

au Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal adopté en 2015 et qu'en 2050, 40 % du territoire soit verdi (38 % en 2016). Nous considérons que ces cibles ne permettront pas d'assurer la transition écologique de Montréal.

Nous proposons donc que des cibles plus fortes soient ajoutées, telles par exemple, la protection des boisés d'intérêt existants, la favorisation des toitures végétalisées et l'augmentation de la cible de verdissement à 45 % au lieu de 40 %.

Au chapitre 2, Orientation 9, le PUM propose d'améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains et des infrastructures d'utilité publique.

Les objectifs et les moyens de mise en œuvre proposés par le PUM en vue d'accélérer la décarbonation des bâtiments (Objectif 9.1) visent principalement à réduire les émissions de GES des bâtiments en ciblant les opérations décarbonées. Alors que les mesures visent spécifiquement la réduction du carbone opérationnel, aucune mesure n'est proposée afin de réduire les émissions GES intrinsèques des bâtiments. Selon les statistiques de BOMA Québec, les émissions GES résultant du carbone intrinsèque des bâtiments sont aussi importantes que celles des opérations (énergies et efficacité énergétique des bâtiments). Si les tendances actuelles se poursuivent, les émissions de GES intrinsèques dépasseront de loin celles des GES opérationnelles d'ici 2040. La réduction du carbone intrinsèque des bâtiments devrait donc être ciblée autant que celle du carbone opérationnel.

Nous proposons que les objectifs et les moyens concrets et réalistes de mise en œuvre visant la décarbonation des bâtiments incluent la réduction du carbone intrinsèque des bâtiments. Ces objectifs devraient être accompagnés par une stratégie visant à encadrer les différentes interventions au cadre bâti afin de réaliser la réduction du carbone intrinsèque et opérationnel de l'ensemble du parc immobilier de la ville.

Au chapitre 2, Orientation 10, le PUM propose de transformer la mobilité motorisée et de limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique.

Le texte qui accompagne l'orientation 10 vise « la mise en place d'une stratégie d'intégration urbaine des grandes infrastructures de transport » et l'objectif 10.5 vise de « minimiser l'effet barrière créé par les grandes infrastructures de transport existantes (...) ». Cependant, aucune mesure précise n'est proposée afin d'assurer une telle intégration en collaboration avec les parties prenantes concernées (MTQ, CDPOQ, CN, CP, etc.). Le projet du REM n'est qu'un exemple d'occasion manquée pour assurer la connectivité des secteurs et des milieux de vie qui l'entourent. Ces secteurs sont aujourd'hui encore plus enclavés qu'avant la construction du REM, qui a créé une barrière infranchissable séparant les quartiers et augmentant leur enclavement. Ceci est le cas pour plusieurs quartiers de Saint-Laurent, y compris nos secteurs de planification et notamment le secteur du PPU TOD Bois-Franc, où la nouvelle station du REM et son tracé ont créé une barrière infranchissable au cœur même de l'aire TOD.

Nous proposons de prioriser l'aménagement de liens, incluant des passages non tarifés souterrains ou aériens aux endroits stratégiques, permettant de traverser la barrière physique créée par le REM et

certaines voies ferrées afin de désenclaver les différents quartiers de l'île. Nous proposons aussi la mise en place d'une stratégie claire incluant des moyens de mise en œuvre visant à assurer la réalisation de ces liens dans des délais rapides en collaboration avec les parties prenantes concernées.

L'objectif 10.5 et les moyens qui l'accompagnent incluent la proposition suivante : « En prévoyant l'implantation de mesures d'atténuation du bruit et des polluants générés par les activités de transport ». Cette proposition est pertinente et nécessaire en vue de réduire les risques causés par la pollution pour la santé des populations riveraines aux axes de transport routier. Toutefois, aucune mesure concrète n'est proposée au document complémentaire du PUM afin de mettre en œuvre cet objectif. Pourtant, le risque que représente le problème de la pollution sur la santé de la population est encore plus important que celui causé par le bruit. Alors que le bruit est déjà encadré au PU et au SAD, aucune mesure n'est prévue pour traiter de la pollution, et ce, malgré les preuves scientifiques prépondérantes qui établissent un lien direct entre la pollution causée par les activités de transport et les maladies telles que le cancer du poumon, la leucémie infantile, les maladies cardio-vasculaires et respiratoires.

Nous proposons de reformuler l'objectif 10.5 afin de rassembler les acteurs compétents dans le domaine, comme la Direction de la santé publique, dans le but d'élaborer une méthodologie claire et applicable pour l'ensemble de la Ville. Ceci permettra une cohérence de l'exercice à travers la Ville dans l'optique de protéger la santé et le bien-être des populations à proximité des infrastructures de transport et d'ajouter dans les moyens la mise en place de mesures précises et concrètes assurant la protection de ces populations.

Le cadre d'action : le document complémentaire.

Au chapitre 6, le document complémentaire présente les mesures et dispositions à prévoir dans la réglementation d'urbanisme afin d'assurer la mise en œuvre des orientations et des objectifs du PUM.

DC 2. Les dispositions visant l'intensification et les seuils minimaux de densité reprennent les orientations et les objectifs du chapitre 2 tout en présentant les règles de calcul des hauteurs maximales permises selon chaque degré d'intensification. Or, les règles manquent de précision quant au calcul de la hauteur de référence selon les secteurs. Ces règles ne tiennent pas compte des réalités complexes sur le terrain et ouvrent la porte à des interprétations variées qui pourraient mener à des applications très différentes d'un arrondissement à l'autre, pouvant mener à des contestations et des litiges compte tenu du manque d'encadrement précis au PUM. De plus, cela génère une complexité accrue de mise en œuvre.

Nous proposons que les dispositions visant les règles de calcul des hauteurs soient basées sur des exemples issus de quartiers existants afin d'établir des règles claires et précises pouvant tenir compte des réalités locales.

DC 4.3. Les dispositions du document complémentaire visant l'encadrement des projets de redéveloppement des « Grands ensembles commerciaux péricentriques » manquent de précision quant à prévoir une offre en équipements collectifs nécessaires à tout projet de construction résidentielle ou de densification. De plus, les études sur les déplacements exigées n'incluent pas les mesures visant à bonifier la desserte en transports collectifs, actifs et alternatifs à l'autosolo.

Nous proposons que ces dispositions précisent les exigences et les études devant accompagner tout projet de redéveloppement résidentiel au sein des grands ensembles commerciaux péricentriques, afin d'assurer que tout développement résidentiel et toute densification s'accompagne d'une offre proportionnelle en équipements collectifs nécessaires pour la desserte des futurs résidents. De plus, les études sur les déplacements doivent inclure les mesures visant à bonifier la desserte en transports collectifs, actifs et alternatifs afin d'éviter l'augmentation de la circulation véhiculaire et de la dépendance à l'auto.

Nous proposons également que le redéveloppement des « Grands ensembles commerciaux péricentriques » devrait être planifié en fonction des équipements collectifs nécessaires (parcs, écoles), des ressources urbaines et des services de proximité.

DC 6.1. Les dispositions du document complémentaire visant à encadrer les ressources d'hébergement pour personnes en situation d'instabilité résidentielle prévoient que la réglementation autorise de telles ressources dans toutes les zones résidentielles, avec certaines exceptions très restrictives. Nous sommes d'avis que la question de l'itinérance devient de plus en plus présente dans la sphère montréalaise. Cependant, une autorisation systématique dans plusieurs secteurs de l'arrondissement pourrait générer des nuisances importantes sur le voisinage.

Nous proposons que la réflexion soit approfondie afin de prévoir des distances séparatrices et que l'autorisation se fasse au moyen d'un outil discrétionnaire. En effet, le PUM devrait prévoir des distances minimales entre les établissements et certains usages sensibles (écoles, parcs, garderies, etc.).

DC 9.1. Les dispositions du document complémentaire visant à améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments exigent que la réglementation permette et encadre certains équipements mécaniques, telles les éoliennes. Aucun paramètre d'implantation, de typologie, de hauteur n'y est indiqué. Nous comprenons qu'il est important d'assurer une diversité de sources énergétiques. Cependant, plusieurs études ont démontré que l'efficacité des éoliennes résidentielles demeure très limitée et les coûts qui y sont associés ne permettent pas de justifier l'installation d'un tel équipement, et ce, en plus des nuisances potentielles sur le voisinage et l'impact sur le paysage urbain. De plus, nous constatons qu'aucune mesure visant la construction durable des bâtiments n'y est prévue.

Nous proposons que les dispositions relatives aux équipements mécaniques soient plus flexibles afin de mieux évaluer leur efficacité et leur intégration à certains contextes, le tout en limitant les impacts sur le voisinage.

Nous proposons que les dispositions prévoient une modification du règlement de construction de la Ville de Montréal (11-018) qui est très rigide et ne permet pas l'innovation dans le domaine de la construction, notamment afin d'atteindre des objectifs de décarbonation. Les citoyens et professionnels doivent entamer des démarches longues et coûteuses dans le cas où des projets dérogent à la réglementation (structure de bois par exemple), ce qui décourage l'innovation dans le domaine de la construction.

DC 10.1. Les dispositions du document complémentaire visent à retirer l'exigence du nombre minimal d'unités de stationnement exigées lors de l'autorisation d'un projet, et ce, sur l'ensemble du territoire. Cette disposition ne tient pas compte des réalités locales et générera des impacts majeurs de mobilité sur le territoire. En contrepartie, les dispositions n'obligent pas à aménager la totalité des unités de stationnement à l'intérieur du bâtiment. Notre expérience dans la réalisation d'aires TOD à Saint-Laurent démontre qu'un minimum d'unités de stationnement exigé est toujours nécessaire même si ce nombre est inférieur à celui exigé dans les secteurs plus éloignés et que la proportion d'unités de stationnement dédiées aux véhicules électriques et à l'autopartage peut être augmentée. Enlever l'exigence d'un nombre minimal de stationnements aura comme effet néfaste d'augmenter l'achalandage et le stationnement sur rue dans les quartiers adjacents. D'un autre côté, notre expérience démontre que les nouveaux projets peuvent facilement aménager la totalité des unités de stationnement à l'intérieur des bâtiments. Cette mesure, en vigueur depuis 2009 à l'Arrondissement, est faisable économiquement et permet d'augmenter de façon significative le verdissement en surface et les aménagements en faveur des piétons aux abords des stations du réseau de transports structurants.

Nous proposons de maintenir l'exigence du nombre minimal d'unités de stationnement de tout projet réalisé dans un secteur d'intensification, tout en réduisant ce nombre lors de la présence d'une desserte en transports collectifs structurants et en augmentant le nombre minimal d'unités dédiées aux véhicules électriques. Nous proposons aussi d'exiger que tout projet réalisé prévienne d'aménager la totalité des unités de stationnement à l'intérieur des bâtiments dans le but de favoriser une utilisation optimale et judicieuse du sol, d'augmenter le verdissement des terrains et de participer à la transition écologique de la ville.

DC 10.4. Les dispositions du document complémentaire visent l'encadrement des bornes de recharge pour véhicules électriques mais ne prévoient pas de modification au règlement de construction dans le but d'obliger que les nouvelles constructions soient munies du réseau électrique (filage) nécessaire à l'installation des bornes. En effet, il s'agit de la solution la plus réfléchie et raisonnée puisque cela évitera d'apporter des ajustements post-construction qui peuvent se révéler très coûteux et complexes.

Nous proposons de prévoir des moyens de mise en œuvre clairs et intégrés au Règlement de

construction (11-018) visant à prévoir les conduits nécessaires à l'installation de bornes de recharge. Notons que l'horizon du PUM est 2050 et qu'à partir de 2035, toute voiture neuve vendue à l'échelle du Québec devra être alimentée à l'électricité. Une telle norme permettra d'agir dès maintenant sur le plan de la construction des bâtiments et éviter des mises aux normes rétroactives complexes et coûteuses.

DC 12.1. Les dispositions du document complémentaire visant l'encadrement des terrains près des contraintes anthropiques sont incomplètes et imprécises. Ces mesures qui paraissent manquer de précision et de rigueur ouvrent la porte à un traitement inéquitable des dossiers en fonction de l'affectation et de l'outil urbanistique utilisé, alors que l'approche visant à assurer la protection de la santé et du 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.

Nous proposons de reformuler les dispositions du DC 12.1 afin d'adopter une même approche pour l'ensemble de la Ville et d'assurer la même protection pour les populations vivant dans les zones de contraintes anthropiques. Nous proposons de mettre en place une méthodologie claire pour ce type d'étude qui serait applicable sur l'ensemble du territoire de la ville et viserait à assurer la protection de la santé et du bien-être de la population montréalaise et notamment dans les zones à risques.

Le cadre d'action : les mesures de mise en œuvre du PUM et les cibles à atteindre.

Au chapitre 7 et à l'annexe 1, le PUM présente les mesures permettant d'assurer la mise en œuvre du PUM et les cibles associées aux orientations du chapitre 2 et qui permettraient de réaliser le suivi et la révision cyclique du PUM.

Nous proposons d'intégrer les mesures et les cibles pouvant assurer la mise en œuvre et le suivi des orientations qui ont fait l'objet de nos commentaires précédents, notamment en lien avec les objectifs suivants :

Objectif 1.6. La priorisation des projets du réseau de transports structurants, énumérés dans nos commentaires précédents, en précisant un horizon de réalisation à court et à moyen termes, vu l'importance de leurs impacts afin d'assurer le désenclavement des quartiers, l'intermodalité des réseaux, la desserte des secteurs d'emplois et le soutien des projets de développement d'envergure en cours de planification et de réalisation sur le territoire et notamment au cœur de l'île.

Objectif 2.2. Assurer que l'intensification et la densification urbaine soient accompagnées par des mesures et des cibles précises pouvant assurer l'augmentation de la desserte en équipements collectifs (parcs, écoles et autres services communautaires). Parmi ces mesures et cibles, nous proposons l'intégration de paramètres et de seuils minimaux de desserte en commerces, services de proximité et en équipements collectifs pouvant assurer la réalisation de l'objectif annoncé au PUM, soit « qu'en 2050, 75% des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des

principales ressources du quotidien ».

Objectif 4.3. Assurer que le redéveloppement des grands ensembles commerciaux péricentriques soit accompagné par des mesures et des cibles précises pouvant assurer l'augmentation de la desserte en équipements collectifs et la bonification de la desserte en transports collectifs, actifs et alternatifs à l'autosolo.

Objectif 10.5. Assurer que la gestion des risques et des nuisances dans les zones de contraintes anthropiques soit accompagnée de mesures et de cibles précises visant à assurer la protection de la santé et du bien-être des populations, notamment contre les risques causés par la pollution et le bruit à proximité des infrastructures de transport.