



la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : densifier intelligemment la ville et rétablir la fluidité des déplacements

.....

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal

25 septembre 2024

Table des matières

Préambule.....	3
Contexte	3
Introduction.....	3
Affirmer l’identité unique de Montréal	4
Priorités de la Chambre	6
1. Accroître significativement l’offre d’habitation	6
1.1 Bâtir avec une logique de densification intelligente	7
1.2 Améliorer l’encadrement administratif pour accélérer l’investissement immobilier privé.....	11
2. Définir une trajectoire claire pour le développement du réseau de transport	13
3. Reconnaître le rôle du centre-ville	16
4. Ville verte et résilience climatique : vers une approche d’aménagement intégrée	18
5. De la vision à la réalisation : une gouvernance efficace	19
Conclusion	20
Annexe 1 – Synthèse des recommandations	21

Préambule

Forte d'un réseau de 8 000 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (ci-après « la Chambre ») agit sur trois fronts : elle porte la voix du milieu des affaires de la métropole, offre des services spécialisés aux entreprises et à leurs employés et mène des initiatives d'impact pour renforcer l'environnement d'affaires. Depuis 200 ans, elle intervient dans des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la Chambre vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

Contexte

Depuis plus de deux siècles, la Chambre s'engage activement en faveur du développement économique, territorial et social du Grand Montréal. Au cours des dernières années, elle a pris position sur la quasi-totalité des propositions de développement de secteurs stratégiques de la région métropolitaine, incluant le centre-ville, le Vieux-Port, l'Est de Montréal, le secteur des Faubourgs et Bridge-Bonaventure. Plusieurs principes guident nos interventions. Nous saluons aujourd'hui la volonté de la Ville d'actualiser son plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), et ce dans une perspective globale. La Chambre est heureuse de participer à cette consultation. Nous saluons aussi la prise en compte dans cette version de plusieurs recommandations formulées par la Chambre lors du premier exercice de consultations publiques dans le cadre du PUM.

Les outils de planification d'aménagement sont essentiels pour assurer un développement structurant et cohérent des villes, en particulier pour les métropoles qui doivent gérer une multitude d'enjeux complexes. Ces outils doivent idéalement concilier deux besoins fondamentaux. D'abord, les grands schémas d'aménagement et de planification du territoire doivent être des outils qui offrent une prévisibilité suffisante au milieu des affaires et aux acteurs du développement urbain, permettant ainsi de prendre des décisions éclairées sur l'acquisition d'espaces, la planification et l'investissement. D'autre part, ces outils doivent également intégrer un certain degré d'adaptabilité, afin de permettre d'actualiser l'encadrement en réponse à des changements sociaux, technologiques et dans l'environnement d'affaires. Ainsi, le défi est d'atteindre un équilibre entre ces concepts de prévisibilité à plus long terme et d'adaptabilité.

Nous appuyons la volonté de la Ville d'actualiser son PUM. Le dernier plan d'urbanisme de la Ville date de 2004, et son dernier plan de transport, de 2008. L'exercice survient à un moment névralgique où d'importantes mutations tant économiques, démographiques qu'environnementales obligent à repenser la manière dont on aménage et occupe le territoire.

Introduction

Montréal est une grande métropole. La seconde en importance au Canada, et parmi les 10 plus grandes villes du continent. Comme la plupart de ces métropoles, Montréal a réussi au fil du temps à répondre aux besoins de sa population, même lors des périodes de forte croissance démographique, que ce soit les grandes vagues d'immigration, l'exode rural d'après-guerre ou encore l'arrivée à l'âge adulte des *baby-boomers*.

Toutefois, cette capacité d'adaptation de la ville semble être déficiente en 2024. Montréal est aux prises avec un profond déséquilibre entre l'offre et la demande de logements, qui s'est transformé en véritable crise. Il y a moins de 15 ans, l'offre globale de logements suffisait non seulement à répondre à la demande, mais aussi à maintenir l'un des meilleurs indices d'abordabilité parmi les grandes villes du continent. Cet équilibre s'est rompu.

Montréal connaît également une période difficile sur le plan de la fluidité des déplacements. L'augmentation documentée du parc de véhicules personnels, une tendance robuste qui semble répondre à un désir de mobilité personnelle, le déploiement d'un réseau de pistes cyclables en réponse à un engouement prononcé de la population et à l'urgence de réduire l'empreinte carbone de la société montréalaise ainsi que la gestion difficile de multiples chantiers rendus nécessaires par des décennies de négligence ont eu pour effet combiné d'entraîner une forte croissance de la congestion sur le réseau artériel de la ville.

Dans ce contexte, le PUM devra apporter une réponse crédible, à court et à long terme.

Encourager une densité intelligente

Le Plan d'urbanisme et de mobilité devra contribuer à rassurer les promoteurs afin qu'ils construisent et contribuent rapidement à accroître l'offre de logements. La Chambre a développé tout un corpus de recommandations en faveur d'un aménagement du territoire reposant sur des principes de densité intelligente, de l'aménagement de pôles intégrant une mixité de populations et d'usages des espaces construits et un développement axé sur un accès direct au dispositif de transport en commun (TOD). Que ce soit dans sa récente étude intitulée *Bâtir plus, plus vite et mieux*¹, qui propose des solutions concrètes pour résoudre la crise du logement, ou lors de la première consultation sur le Projet de ville en préparation du PUM, la Chambre continue de mettre de l'avant ces principes essentiels.

Faciliter une fluidité des déplacements sur le réseau artériel

Le PUM devra également apporter une réponse aux défis en matière de déplacements. Le manque de fluidité est devenu un irritant majeur qui nuit à la qualité de vie des citoyens et qui freine le développement de la ville. Le défi du PUM sera de proposer un encadrement qui prévoit le déploiement des modes de transports collectifs et actifs, et qui tient aussi compte du désir d'une partie de la population de se déplacer en voiture privée. Le PUM devra déterminer les artères de transit nécessaires au mouvement de marchandises.

Assurer la cohérence régionale

Le PUM devra être cohérent avec la planification régionale de l'aménagement urbain. Les analyses, interventions et recommandations de la Chambre visent systématiquement le renforcement de la base économique, en respectant nos objectifs collectifs de réduction de notre empreinte carbone globale. Pour réussir, nous croyons que l'aménagement du territoire doit éviter de s'organiser en fonction d'une logique de morcellement administratif. Dans ce contexte, nous attendons avec intérêt la mise à jour du Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Affirmer l'identité unique de Montréal

La diversité des quartiers de Montréal, chacun avec ses traits distinctifs, constitue l'une des grandes richesses de la ville. Il faut préserver ces identités locales. Cependant, Montréal, en tant que métropole, ne peut se résumer à une simple mosaïque d'arrondissements. Le PUM doit adopter une vision qui dépasse les frontières administratives et envisager la ville comme un tout cohérent, comme une vraie métropole.

¹ CCMM, *Bâtir plus, plus vite et mieux : Pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation*. 2023. En ligne.

Montréal, une métropole d'envergure internationale

Montréal est le cœur dynamique d'une métropole internationale. La région du Grand Montréal abrite près de la moitié de la population québécoise. On retrouve en son centre la ville de Montréal elle-même, avec des infrastructures économiques et sociales, et des équipements culturels, de portée nationale et internationale, dont l'influence dépasse largement les frontières de l'administration municipale. La planification du développement du territoire doit en tenir compte.

Il est essentiel de maintenir les forces qui ont consolidé son rôle de locomotive économique du Québec. Montréal est un centre décisionnel de premier plan. La Ville réunit près de 400 sièges sociaux d'entreprises internationales et régionales. On y trouve aussi près des deux tiers des entreprises exportatrices du Québec et 70 organisations internationales, dont l'OACI, une entité de l'ONU.

Montréal compte également sur son territoire des actifs stratégiques clés, tels que le Port de Montréal, un réseau ferroviaire et un aéroport. Ces infrastructures jouent un rôle majeur dans la performance économique de la région, en renforçant sa position comme un hub logistique et commercial d'envergure internationale. Des centaines de milliers d'emplois en dépendent. Le PUM doit intégrer ces facteurs pour assurer une croissance durable au bénéfice de l'ensemble de la communauté.

Ces éléments – la concentration de sièges sociaux, d'organisations internationales et d'infrastructures stratégiques – sont des moteurs économiques essentiels qui soutiennent la vitalité de Montréal et la font rayonner sur la scène mondiale. Ils contribuent à enclencher un cercle vertueux où Montréal, jouissant d'une réputation de métropole internationale, attire des talents de premier plan qui renforcent l'économie de la Ville et qui contribuent à la rendre plus prospère et encore plus attractive. Montréal est une métropole internationale : le PUM doit refléter cet atout et viser à le renforcer.

Montréal, une ville du savoir

La réputation de Montréal comme ville universitaire est un grand élément de fierté de l'identité montréalaise. Notre métropole jouit de la présence sur son territoire de plusieurs grandes universités mondialement reconnues. Montréal est un véritable pôle universitaire, de recherche et d'innovation.

Pourtant, contrairement à beaucoup d'autres métropoles reconnues pour leurs universités, Montréal ne possède pas de véritable cité universitaire. Le projet du Nouveau Vic est un pas dans la bonne direction qui mérite d'être soutenu, mais on devrait envisager une meilleure intégration des campus à la trame urbaine. Ces pôles universitaires, par leur connectivité aux différents milieux de vie, doivent être intégrés non seulement de manière à soutenir le développement de quartiers vivants et attractifs, mais aussi de façon à ce que les échanges entre le monde universitaire et les citoyens soient continus et mutuellement bénéfiques.

Enfin, les universités de Montréal accueillent près de 190 000 étudiants, dont 40 000 étudiants internationaux venus de 150 pays. Pour une grande partie d'entre eux, Montréal est devenue un véritable foyer. Cet afflux conséquent engendre une demande croissante en logements, nécessitant des réponses adaptées pour soutenir l'intégration et le bien-être de cette population universitaire. Le PUM devrait comprendre une proposition d'aménagement qui crée une cité universitaire dans la Ville.

Montréal, une métropole culturelle, sportive et créative

Montréal se démarque sur la scène nationale et internationale par son offre culturelle : 40 % des 11 millions de touristes ont choisi Montréal comme destination en raison de son offre culturelle². Ce secteur est un moteur économique de premier plan : il dynamise la ville, renforce la réputation internationale de Montréal et anime ses quartiers ainsi que ses espaces publics. La Chambre mène d'ailleurs une mobilisation pour

² Yves Lalumière, Nathalie Maillé : « [Pas de tourisme sans culture !](#) », *La Presse*, 1^{er} mai 2024.

renforcer le secteur de la culture, des arts vivants et des festivals dans le Grand Montréal. Un forum stratégique se tiendra cet automne et réunira les décideurs clés du secteur culturel et économique.

Nous pensons que le PUM doit servir de cadre pour préserver et renforcer l'identité culturelle de Montréal, non seulement dans les quartiers centraux, mais partout dans la ville. L'art et la culture sont essentiels pour définir l'image unique de Montréal, en reflétant sa diversité et son histoire, tout en renforçant le sentiment d'appartenance des résidents. Il est crucial de conserver les aspects festifs et spontanés de la ville, qui contribuent à son charme distinctif. L'aménagement d'espaces publics pour des événements culturels, des œuvres d'art publiques et des lieux de diffusion doit être favorisé.

Nous recommandons également que le PUM comprenne une proposition pour l'aménagement d'un lieu réservé aux grandes célébrations, notamment sportives. La place des festivals répond à certains besoins, mais son calendrier chargé ne lui permet pas de servir de lieu pour célébrer, par exemple, les matchs du Canadien de Montréal en série ou les performances de nos athlètes aux grandes compétitions internationales (jeux olympiques, coupes du Monde, etc.).

Montréal, une ville nordique

Bien que Montréal soit reconnue pour ses hivers, nos infrastructures et nos aménagements publics sont souvent mal adaptés aux températures froides, notamment lorsqu'il s'agit des stratégies d'animation dans les espaces publics. Le PUM doit tenir compte de cette nordicité, en particulier en matière d'infrastructures de transport.

Lors de la dernière consultation sur le Projet de ville, nous avons encouragé la Ville à s'inspirer du dynamisme hivernal d'Edmonton. La capitale albertaine a en effet adopté une politique hivernale qui met l'accent sur un aménagement urbain optimisé pour la lumière solaire et les corridors de vent, tout en maintenant une animation active des espaces publics pendant la saison froide.

Nous saluons les initiatives visant à dynamiser Montréal durant l'hiver, telles que le festival Igloofest, Montréal en lumière et la Nuit blanche. Cependant, il est également essentiel de prendre des mesures pour améliorer le quotidien des Montréalais pendant cette saison. Par exemple, avec la réduction des heures d'ensoleillement, pourquoi ne pas explorer des options d'éclairage innovantes dans toute la ville? De plus, le choix des arbres plantés pourrait inclure davantage de conifères bien adaptés aux conditions hivernales et susceptibles de contrer la grisaille.

Enfin, au-delà des questions d'aménagement à des fins de plaisance, la nordicité amène son lot de défis en matière de mobilité. L'ensemble de nos déplacements est affecté par l'hiver. La manière dont on pense les déplacements doit forcément prendre en compte les obstacles liés au caractère nordique de la ville, notamment en matière de transport actif.

Priorités de la Chambre

1. Accroître significativement l'offre d'habitation

Notre intervention se structure en deux sections distinctes. La première aborde les principes fondamentaux de la conception de la ville, en mettant l'accent sur la densification intelligente et un aménagement urbain réfléchi. La seconde section se concentre sur les moyens de concrétiser cette vision, en proposant d'augmenter de manière significative les mises en chantier, en allégeant les processus réglementaires et administratifs.

1.1 Bâtir avec une logique de densification intelligente

Dans le cadre du PUM, la Ville devra veiller à faciliter la croissance de l'offre d'habitations et à créer les conditions qui permettent de développer une offre résidentielle suffisante. Sans une approche basée sur la densification, et particulièrement celle des aires TOD (*Transit-Oriented Development*), les projets d'habitation risquent de se disperser, les coûts en infrastructures et en services publics, d'augmenter, et l'atteinte des objectifs de réduction de l'empreinte carbone collective, de s'éloigner.

Notre récente étude *Bâtir plus, plus vite et mieux* souligne un principe clé que nous jugeons important de rappeler aujourd'hui : celui de la densification intelligente.

Encore aujourd'hui, nous constatons la résistance de certains citoyens devant les nouveaux projets immobiliers qui proposent une certaine hauteur ou qui s'écartent du modèle du duplex ou du triplex. Nous croyons que la Ville a un rôle à jouer pour favoriser l'acceptation sociale des projets de densification et devrait utiliser les pouvoirs qui lui sont conférés pour contrer les résistances du type « pas dans ma cour » qui bloquent des projets d'intérêt public généraux.

Les zones TOD actuelles et futures : des piliers pour un développement urbain vert

Depuis déjà plusieurs années, la Chambre milite pour que le développement immobilier soit orienté et intensifié selon les axes de transports collectifs structurants, ce que l'on nomme communément les aires TOD (*Transit-Oriented Development*).

Le développement des aires TOD revêt une importance croissante dans la lutte contre les changements climatiques et constitue l'un des principes essentiels de l'aménagement durable. Densifier autour des axes de transport collectif permet de concentrer la croissance démographique dans des quartiers déjà équipés en infrastructures, réduisant ainsi les impacts négatifs de l'étalement urbain sur l'environnement. De plus, les citoyens vivant dans les zones TOD sont plus enclins à limiter leurs déplacements quotidiens en automobile.

En plus d'être un instrument de lutte contre les changements climatiques, la densification des aires TOD offre des avantages économiques. En concentrant l'offre d'habitation sur un territoire donné, elle permet aux constructeurs de réduire les coûts moyens de construction en répartissant les frais fixes sur un plus grand nombre d'unités. Cela facilite également l'inclusion de logements abordables, favorisant une meilleure mixité sociale dans les nouveaux projets immobiliers. Par ailleurs, les quartiers plus denses permettent de répartir les coûts des services et des espaces publics sur davantage d'unités, rentabilisant ainsi les dépenses publiques initiales et à long terme, notamment en matière d'entretien des infrastructures et de voirie. Ces économies peuvent ensuite être réinvesties pour améliorer la qualité de vie des résidents.

C'est pourquoi notre étude *Bâtir plus, plus vite, mieux*, recommande que 80 % des nouveaux logements soient situés dans les aires TOD du Grand Montréal. Cette approche est essentielle, non seulement pour les raisons évoquées, mais aussi pour optimiser le rendement des investissements massifs dans le transport en commun lourd. Après avoir consacré plus de 690 M\$ au SRB Pie-IX, au moins 7,6 G\$ à l'extension de la ligne bleue du métro et 7 G\$ au REM, il est crucial de maximiser l'accès à ces infrastructures pour le plus grand nombre de résidents et d'usagers possible.

Nous appuyons la volonté de la Ville d'intensifier le développement résidentiel dans les zones TOD avec l'objectif 2.1 du PUM. Pour y parvenir, il faudra orienter le développement immobilier dans les zones TOD et augmenter les seuils minimaux de densité dans ces aires de manière à conserver la capacité d'accueil du territoire montréalais au fil du temps.

Les seuils de densification proposés par le PUM doivent être en adéquation avec le réseau de transport collectif actuel, mais aussi projeté. Nous croyons qu'aux abords des futurs axes de transport collectifs, les niveaux d'intensification urbaine devraient être rehaussés : actuellement, nous observons des zones où

l'intensification urbaine prévue est qualifiée de douce, alors que le développement d'un réseau de transport structurant est prévu.

Certains diront que ce sont des seuils minimaux et qu'un niveau de densité plus élevé est toujours possible. Pourtant, si nous nous fions aux pratiques courantes, les seuils de densité autorisés par les arrondissements demeurent généralement très près des seuils minimaux.

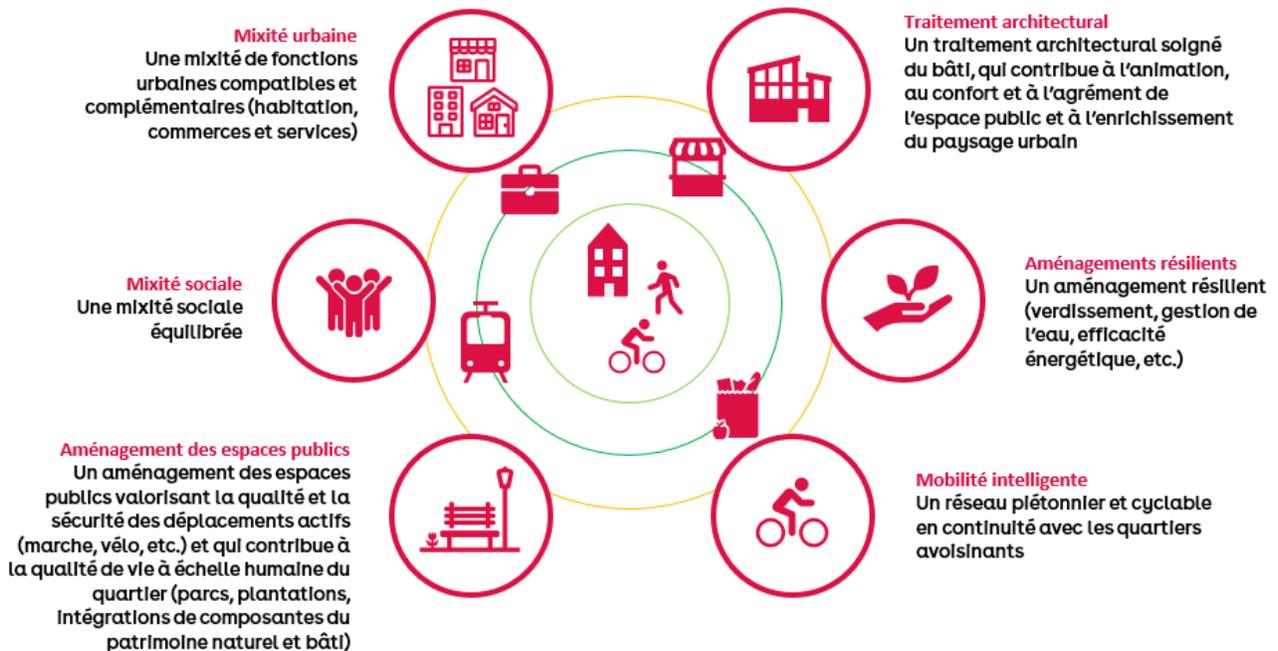
Afin de donner une plus grande prévisibilité aux promoteurs et de répondre à la nécessité de densifier les aires TOD, nous considérons que les seuils minimaux de densité aux abords des axes de transport collectif doivent être rehaussés considérablement. Sans quoi, nous nous privons d'un immense potentiel de densification.

Recommandation 1 : Concentrer l'intensification urbaine dans les zones TOD de la ville en augmentant les seuils minimaux de densité aux abords des axes de transport collectif structurants actuels et futurs

Les principes de densité intelligente doivent guider la ville du futur.

Le débat sur la densification mérite une nouvelle perspective : il ne s'agit pas simplement de construire de hautes tours, mais d'une occasion d'innover et de concevoir des milieux de vie agréables grâce à une approche architecturale et urbanistique créative.

La densification intelligente va au-delà de l'idée traditionnelle de regrouper plus de citoyens autour des infrastructures publiques, un objectif positif en soi. Elle vise à créer des milieux de vie complets et inclusifs, centrés sur les axes de transport en commun. En libérant de l'espace au sol, elle permet d'aménager des places publiques, des parcs et des lieux de rencontre, tout en contribuant à améliorer la qualité de nos environnements de vie.



Mieux encadrer la densité

Que ce soit dans des milieux existants ou dans des secteurs à requalifier, la densité exige une réflexion approfondie sur l'architecture et son intégration dans le tissu urbain. Nous convenons qu'il est fondamental de concevoir les projets de densification de manière rigoureuse pour éviter des réalisations de faible qualité qui pourraient légitimement susciter l'opposition de la population.

À l'heure actuelle, la question de la hauteur est le principal, voire l'unique, critère à partir duquel les projets de densification sont scrutés et critiqués. Cependant, bon nombre d'architectes et d'urbanistes reconnaissent maintenant l'importance de construire des immeubles d'habitation suffisamment hauts pour permettre de dégager assez d'espace au sol pour y aménager des espaces verts, des aires de jeux, des piscines, etc. Par exemple, des bâtiments de huit étages conçus dans cet esprit offrent la possibilité d'animations urbaines, d'interactions entre citoyens et des espaces de vie variés pour les résidents³.

À Montréal, plusieurs projets de revitalisation urbaine intègrent ces principes. Pensons par exemple aux projets Canoë, à l'Esplanade Cartier ou encore au 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. Le PUM doit encourager de telles normes afin de créer des milieux de vie qui répondent à des critères architecturaux élevés.



Technopôle Angus, Provencher Roy, 2023.



Canoë, Rache Julien, 2023.



Esplanade Cartier, Prével, 2023 | Julien, 2023

Nous croyons que la Ville a un rôle à jouer afin de mieux encadrer et définir la densité, de façon à concevoir les projets porteurs créant les milieux de vie. Une partie de la solution réside dans la manière dont les règlements d'urbanisme définissent les villes. Au Québec, bien que les municipalités puissent inclure des paramètres de densité dans leurs règlements d'urbanisme, la loi actuelle ne précise pas comment définir

³ Rayside Labrossière, [Pour en finir avec la densité](#), 2021. Page Web consultée le 22 août 2024.

ces paramètres (par ex., le nombre de logements par hectare, le coefficient d'occupation du sol ou l'emprise au sol)⁴.

Le PUM définit actuellement les seuils de densification en fonction du nombre de logements par hectare. Nous croyons que la Ville doit aussi porter une attention particulière aux caractères qualitatifs de la densification intelligente.

Recommandation 2 : Intégrer davantage les principes de la densification intelligente en facilitant une approbation rapide des projets immobiliers qui en respectent les critères et un démarrage accéléré des chantiers

Atteindre une densité suffisante pour garantir la viabilité des projets immobiliers

L'objectif de créer des milieux de vie complets et abordables, qui incluent des commerces de proximité et des services, tout en étant connectés aux lignes de transport collectif, fait largement consensus. Certes, pour rendre ces investissements viables, les projets doivent accueillir un nombre suffisant de résidents. Par conséquent, des niveaux de densité élevés sont nécessaires pour assurer un flux d'achalandage adéquat et garantir la viabilité financière de tels investissements.

Or, le développement de nouveaux projets résidentiels entraîne des coûts considérables, qu'il s'agisse de l'acquisition de terrains, de la décontamination des sols, des redevances et taxes, ou encore des frais de construction et de matériaux. Sans une densité suffisante pour justifier les investissements élevés dans les infrastructures d'eau, d'égouts et de transport collectif, il sera impossible d'améliorer l'abordabilité résidentielle.

En plus, les seuils de densification ou les limites de hauteur sont trop souvent insuffisants pour permettre l'implantation de commerces et de services. Cela va directement à l'encontre du concept TOD.

Le secteur Bridge-Bonaventure est à cet égard un bon exemple de secteur où les seuils de densité seront déterminants⁵. Le potentiel de densification de ce secteur est grand, d'autant plus qu'il est la continuité naturelle du centre-ville. Cependant, à l'heure actuelle, les seuils de densité proposée par le PUM (200 logements par hectare) ne permettent pas de réaliser une telle vision. Notre étude *Bâtir plus, plus vite et mieux* table sur une densité de 400 logements par hectare dans la zone Bridge-Bonaventure, ce qui équivaut à près de 15 000 logements pour la zone en question.

Si on s'y prend correctement, le secteur Bridge-Bonaventure a le potentiel d'accueillir près de 27 000 personnes. Cette capacité d'accueil est conséquente et doit être valorisée dans le contexte des crises du logement et climatique actuelles. Mais pour que cela se matérialise, il faut augmenter le seuil des hauteurs permises, tout en favorisant l'aménagement d'espaces verts et de places publiques au sol. C'est à cette condition qu'on trouvera les commerces et les services de proximité essentiels à la qualité de vie des citoyens.

Ce type d'approche doit se généraliser à l'ensemble des nouveaux quartiers et des quartiers en redéveloppement le long des réseaux de transport collectif.

Recommandation 3 : Repérer les secteurs stratégiques à redévelopper et y appliquer des seuils minimaux de densité suffisants pour permettre leur revitalisation, en offrant aux promoteurs, aux investisseurs et aux sociétés de transport la possibilité de bien les cibler

⁴ Rayside Labrossière, [Pour en finir avec la densité](#), 2021. Page Web consultée le 22 août 2024.

⁵La Chambre s'est mobilisée pour accélérer le développement du secteur Bridge-Bonaventure. Nous avons mis sur pied un Groupe d'intervention qui a présenté en avril dernier un rapport intitulé [Développement du secteur Bridge-Bonaventure : pour une vision inspirante, un modèle financier ingénieux et une gouvernance exemplaire](#).

1.2 Améliorer l'encadrement administratif pour accélérer l'investissement immobilier privé

La situation est sans équivoque : la pénurie de logements a atteint un point critique. Il faudra plusieurs années pour rééquilibrer le marché. Les problèmes d'insuffisance de l'offre touchent tous les types de ménages, mais ce sont les ménages à plus faible revenu qui subissent les impacts les plus durs. Par effet domino, les ménages les mieux nantis accaparent les logements disponibles et font pression sur les prix, qui augmentent, et les ménages vulnérables se retrouvent étranglés financièrement. Toute solution à la crise exigera donc d'accroître l'offre, et cela dans tous les segments du marché.

Or, pour l'instant, la situation n'évolue pas dans la bonne direction. Alors qu'en 2021, la Ville avait atteint un sommet de mises en chantier avec 13 204 logements, nous assistons depuis à un recul marqué : une diminution de 28,6 % en 2022, avec seulement 9 427 unités, suivie d'une nouvelle baisse de 18,3 % en 2023, avec 7 705 unités.⁶ Pour l'année en cours, un déficit majeur des mises en chantier résidentielles semble également se profiler.

Le défi est donc double : rattraper le déficit, qui s'est exacerbé ces dernières années, et répondre à la demande actuelle et future. Il y a toutefois une bonne nouvelle : les promoteurs ont démontré dans le passé qu'ils pouvaient construire plus et plus vite, si les conditions sont favorables.

Nous croyons qu'une approche ambitieuse, bien modulée au fil du temps, est essentielle pour répondre à la crise. Dans le PUM, la Ville estime que 224 500 logements devront être construits afin de répondre au déficit actuel et à la croissance de la population. Cela équivaut à une moyenne annuelle d'environ 9 000 logements. Nous soutenons l'objectif de la Ville d'intensifier les mises en chantier jusqu'à 12 000 logements par année pour les dix prochaines années. Cette projection de la demande est comparable à celle réalisée dans le cadre de notre étude *Bâtir plus, plus vite et mieux* et propose une méthodologie très similaire. Cependant, si la Ville n'agit pas pour encourager les mises en chantier, cet objectif ne sera pas atteint.

Établir un cadre réglementaire qui diminue l'imprévisibilité

Nous croyons qu'une collaboration efficace entre l'administration municipale et les développeurs immobiliers est essentielle pour accélérer la réalisation des constructions et améliorer la prévisibilité des processus. Actuellement, le 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.

Les promoteurs immobiliers ont pourtant besoin d'un cadre réglementaire clair et de délais d'approbation réduits pour contribuer à augmenter significativement l'offre de logements. En offrant une plus grande prévisibilité aux investisseurs, la Ville peut non seulement stimuler la construction de logements abordables, mais aussi réduire les coûts pour les ménages. Rappelons que les villes abordables sont celles où l'investissement immobilier est prévisible et stable, et non celles où il relève de processus imprévisibles⁷.

À cet égard, il n'est pas rare que des projets soumis à de longues procédures, qui peuvent 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 dix ans, situé en face d'une future station du REM.

Nous devrions tirer des leçons des projets d'aménagement urbain de renommée mondiale qui ont engendré des innovations remarquables en matière de pratiques de travail. Par exemple, pour le développement du quartier Bo01 à Malmö, en Suède, la municipalité a introduit de nouvelles méthodes collaboratives et, dès la phase de planification, a engagé des promoteurs pour élaborer un plan global, déterminer les contraintes

⁶ Arnold Beaudin, *Analyse des mises en chantier résidentielles*, 24 août 2024.

⁷ Philippe Shane, *The affordable city*, Island Press, 2020.

et fixer des objectifs réalistes. De la même façon, Montréal devrait s'engager à mieux encadrer les processus de manière à laisser moins de place aux décisions arbitraires et offrir une plus grande prévisibilité aux promoteurs.

Enfin, nous n'avons pas obtenu de démonstration des progrès réalisés par la Cellule facilitatrice mise en place en 2021, laquelle était censée accélérer les autorisations de projet et améliorer l'expérience des promoteurs immobiliers au moyen de projets pilotes. Le PUM doit à cet égard être très clair : les promoteurs ne devraient pas se retrouver à la merci d'exigences additionnelles de la part des arrondissements lorsque les projets ont déjà obtenu l'approbation de la ville centre. Un seul lieu d'évaluation et de décision sur l'autorisation des projets devrait prévaloir.

Recommandation 4 : Garantir une plus grande prévisibilité de développement :

- a) en instaurant des mécanismes formels de collaboration et de concertation entre la Ville de Montréal et les promoteurs en amont des appels d'offres**
- b) en éliminant la possibilité que les arrondissements imposent des exigences additionnelles aux promoteurs une fois que les projets ont obtenu l'aval de la ville centre**
- c) en limitant la procédure d'approbation référendaire pour les projets situés au sein de zones TOD**

Diminuer le fardeau fiscal de la densité

Par ailleurs, des conditions économiques favorables à l'investissement doivent être déployées rapidement de manière à augmenter les mises en chantier, et ce principalement dans les zones TOD. La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) a examiné les charges fiscales de la densité et, en étudiant les données de Montréal, de Terrebonne et de Brossard, elle a conclu que les charges fiscales sont toujours plus lourdes pour les projets résidentiels denses (en moyenne jusqu'à 13 %)⁸. Ces charges fiscales incluent des redevances pour le financement des équipements collectifs et des infrastructures. Dans le cas de Montréal, des fardeaux fiscaux supplémentaires sont appliqués au financement du transport collectif (REM) et du logement social.

Cela est un non-sens : comme nous l'avons souvent souligné, le Règlement pour une métropole mixte (RMM) constitue déjà un frein majeur à la construction de logements à Montréal. Les limites du RMM sont évidentes : dans 98 % des 226 ententes conclues à ce jour, les promoteurs ont préféré verser une compensation financière à la Ville au lieu de construire des logements sociaux et abordables⁹.

Il est crucial de ne pas imposer de redevances de développement excessives, et ce particulièrement dans les zones TOD, afin de ne pas freiner le développement et d'assurer une certaine abordabilité, considérant que le fardeau fiscal est transféré au locataire ou au propriétaire. Au contraire, des incitations financières à la construction dans ces quartiers pourraient stimuler le développement urbain souhaité.

Nous saluons par ailleurs la volonté de la Ville de faire appel aux principes du zonage incitatif. Nous encourageons la Ville à faire usage des incitatifs de densité applicables de plein droit dans les aires TOD afin de favoriser l'intégration de logements sociaux et abordables. Ce type de mécanisme pourrait s'étendre au-delà du logement abordable et social, et s'appliquer aussi lorsqu'un projet immobilier inclut des aménagements publics verts accessibles à l'ensemble des résidents d'un quartier.

⁸ SCHL, *Le marché sous la loupe, Frais gouvernementaux applicables à l'aménagement résidentiel dans les plus grandes régions métropolitaines du Canada*, juillet 2022.

⁹ Ville de Montréal, *Ententes conclues dans le cadre du Règlement pour une métropole mixte*. Données ouvertes consultées le 24 août 2024. [En ligne : <https://donnees.montreal.ca/dataset/ententes-reglement-metropole-mixte/resource/1b5a181d-11d4-4491-b3fab6e5264a2f47>]

Toutes nos analyses démontrent que les obstacles réglementaires et les fardeaux administratifs et financiers doivent être allégés, sans quoi les mises en chantier ne pourront atteindre le rythme nécessaire pour rétablir l'équilibre du marché de l'habitation.

Recommandation 5 : Adopter une fiscalité incitative à la densification des aires TOD afin de favoriser l'intégration in situ de logements sociaux et abordables et l'aménagement d'espaces publics verts

Adopter des solutions réalistes pour le logement social et abordable

L'objectif de construire plus de logements abordables et hors marché est louable et nécessaire. Cet objectif ne doit toutefois pas occulter l'importance d'aménager des quartiers mixtes et la nécessité de permettre des modèles d'affaires rentables pour inciter le secteur privé à s'engager. Avec le PUM, Montréal doit s'engager à construire des quartiers mixtes où nous retrouvons une variété d'usages, de fonctions et de populations.

La Ville doit éviter à tout prix de créer des ghettos, qu'ils soient sociaux ou économiques, et préserver le caractère inclusif et dynamique de Montréal, ce qui est vital. En promouvant la mixité, nous prévenons d'ailleurs la marginalisation de certains groupes. Ainsi, le fait de réserver le marché de l'habitation à des logements hors marché devrait aussi se faire selon des principes de mixité : c'est pourquoi nous exprimons des réserves quant à la décision de construire 100 % de logements sociaux et abordables sur le site de l'hippodrome. Le fait de construire un nouveau quartier vert, moderne et de qualité ne doit pas masquer le risque de créer à long terme un lieu de vie qui ne respecte pas l'objectif de mixité sociale.

Nous croyons que la création de coopératives d'habitation, en partenariat avec des acteurs locaux, représente une solution efficace pour offrir du logement abordable à moyen et à long terme. En veillant à ce que les unités créées restent hors du marché, on évite de créer une rente du premier acheteur et on préserve par le fait même le bassin de logements abordables pour de futurs bénéficiaires. Par ailleurs, nous encourageons la sélection d'entreprises expertes, comme la Société de développement Angus, pour réaliser ces projets.

Recommandation 6 : Édifier des quartiers mixtes et du logement communautaire en déployant des moyens efficaces et adaptés au financement accordé par les paliers de gouvernement supérieurs pour construire des logements abordables et sociaux

2. Définir une trajectoire claire pour le développement du réseau de transport

Nous saluons l'ambition et la volonté de la Ville de faire de Montréal une métropole accessible en transport collectif sur l'ensemble de son territoire. Depuis des années, la Chambre rappelle l'importance de ne pas attendre le développement des quartiers pour y offrir le transport collectif, mais plutôt de déployer le transport collectif en même temps que les quartiers prennent forme.

Le PUM prévoit près de 300 kilomètres de nouveaux axes de transport collectif. Cette cible ambitieuse s'aligne parfaitement sur les grands principes des métropoles vertes. Depuis des années, la Chambre insiste sur l'importance d'adopter une vision et une planification à long terme. Nous croyons qu'il est primordial de planifier l'expansion du réseau en continu, année après année. À cet effet, la vision du PUM est la bonne : l'offre de transport collectif doit être réfléchi en réseau plutôt que par à-coups.

Dans sa version actuelle, le PUM planifie le déploiement du réseau de transport collectif en trois temps : d'ici 2030, d'ici 2040 et d'ici 2050, et selon le mode de transport. Cette approche doit se préciser au-delà de ces trois jalons temporels de manière à orienter clairement le développement des quartiers et à offrir assez de prévisibilité aux investisseurs.

Clairement, il faudra faire des choix. Ces cibles doivent être accompagnées d'une stratégie de déploiement claire, l'idée étant que cette vision se transpose concrètement et de manière prévisible. Sans une stratégie de déploiement et de séquençage claire, nous craignons que la vision du PUM ne se réalise pas.

Le transport collectif à Montréal doit être façonné comme un réseau intégrant des solutions diversifiées. Structuré autour d'une colonne vertébrale, le réseau doit s'appuyer sur un moyen de transport rapide, fiable et accessible. Il doit intégrer un renforcement des transferts multimodaux afin de faciliter la transition entre des modes de transport complémentaires tels que le vélo, l'autobus, la marche et la voiture.

Recommandation 7 : En collaboration avec l'Autorité régionale de transport métropolitain et le gouvernement provincial, élaborer un plan de transport collectif visant à définir les axes de développement et à les structurer par priorités selon une logique d'ordonnement stratégique

Développement d'un réseau de tramway : des défis de financement à relever

À Montréal, la nécessité d'améliorer l'offre et les options de transport en commun fait largement consensus. Nous appuyons la volonté de réintroduire le tramway comme mode de transport collectif, compte tenu des niveaux d'achalandage prévus sur certains axes et de son coût compétitif par rapport aux autres modes lourds comme le métro et le REM.

Les avantages économiques du tramway sont clairs : il est nettement moins coûteux à déployer que les infrastructures souterraines comme le métro, avec un coût de 250 M\$ par kilomètre, contre 1 G\$ pour le métro¹⁰. De plus, le tramway favorise la revitalisation des quartiers tout au long de son tracé, et pas uniquement aux stations, contrairement au métro. Il n'est donc pas surprenant que de plus en plus de villes optent pour cette solution, comme Philadelphie et Charlotte aux États-Unis, ainsi que Waterloo et Toronto au Canada.

Bien que le développement des lignes de tramway soit moins coûteux que le métro, la question du financement reste néanmoins préoccupante. Le projet de tramway à Québec en donne un aperçu concret. En juin dernier, CDPQ Infra a évalué les coûts du projet Plan cité, un réseau de 28 km de tramway, à 7 G\$, sans y inclure les coûts indirects comme ceux liés au système de billetterie, aux travaux accessoires de voirie, à l'intégration urbaine ou aux mesures transitoires de transport collectif.¹¹ Cela soulève des interrogations sur les solutions financières disponibles pour la Ville dans le cadre d'un réseau de tramway de 184 km. La priorisation et l'ordonnement du développement des lignes de tramway seront d'autant plus importants dans ce contexte.

De plus, les difficultés à offrir un financement prévisible aux sociétés de transport du Québec illustrent les défis persistants en matière de financement du transport collectif. Les prochaines années s'annoncent d'autant plus difficiles que les villes font face à des contraintes croissantes dans leur capacité à financer non seulement l'entretien et le développement des transports en commun, mais aussi leur fonctionnement quotidien.

L'idée de réintroduire le tramway à Montréal n'est d'ailleurs pas nouvelle. Déjà en 2012, à la demande de l'administration municipale, la Chambre avait mis sur pied un groupe de réflexion sur le financement d'un tel projet. Douze ans plus tard, les recommandations et constats issus du groupe de réflexion sur le financement du tramway demeurent d'actualité. En se basant sur diverses expériences internationales, le groupe avait conclu qu'aucun projet de tramway ne serait financièrement autonome, puisqu'il nécessiterait systématiquement des contributions des paliers gouvernementaux supérieurs en complément des fonds des agglomérations urbaines.

¹⁰ Robert Gagné et Jacques Roy, *Révision et validation de l'analyse comparative des modes lourds sur rail réalisée par Systra pour le RSTC de Québec*, HEC Montréal, 2019.

¹¹ Isabelle Porter, « [CDPQ Infra propose un tramway à Québec pour 7 milliards](#) », *Le Devoir*, 12 juin 2024.

Le défi sera donc d'obtenir ce soutien financier pluriannuel de la part des gouvernements.

Recommandation 8 : Implanter les conditions nécessaires au déploiement du réseau de tramway :

- a) **en mettant en place des mécanismes de financement efficaces en collaboration avec les paliers de gouvernement supérieurs**
- b) **en explorant de nouvelles approches pour assurer la réalisation des projets de transport collectif, telles que la possibilité d'intégrer un codéveloppeur**
- c) **en déterminant les angles prioritaires à développer et en établissant une trajectoire temporelle claire et réaliste**

Se préparer au déploiement des nouvelles technologies en matière de transport individuel

On assiste depuis plusieurs années à des transformations profondes en matière de transport individuel.

L'arrivée de la voiture électrique a créé un besoin d'installation de bornes de recharge, soulevant des enjeux d'espace, de préséance d'accès au stationnement sous prétexte de la recharge, d'empiètement sur les trottoirs, voire de pollution visuelle pour plusieurs. Dans les quartiers centraux, où très peu de résidences ont accès à des espaces de stationnement privés, le déploiement d'un nombre suffisant de bornes reste un défi. Le PUM devrait y apporter des solutions.

De même, le déploiement de nouveaux moyens hétéroclites de transport individuel demeure un enjeu. La trottinette électrique, le quasi-scooter électrique, la planche à rouler électrique, voire le vélo électrique rapide, sont autant d'innovations qui séduisent les jeunes par leurs côtés écologiques, rapides et relativement peu coûteux. Il est donc probable qu'on assiste à une normalisation de leur usage, à l'exemple de ce que l'on observe dans d'autres grandes métropoles. Le PUM devrait inclure une réponse à cette tendance.

Le déploiement progressif de l'autopartage et son adoption plus large depuis quelques années témoignent d'un besoin différent dans l'accès à un véhicule pour des déplacements privés. C'est une sorte d'utilisation « juste-à-temps », idéalement pas très loin de chez soi et, de plus en plus, d'un véhicule propre à un type de besoin spécifique (déplacement dans la ville, pour des courses ou autres; sortie le week-end, seul ou en famille; transport d'un article imposant, etc.). La planification de l'aménagement du territoire devrait intégrer la demande croissante probable pour ce type de service.

De même, l'offre de services de taxi en passant par une application a modifié les attentes et la façon de fonctionner de nombreuses personnes : on ne cherche plus de station de taxis dans la rue, on passe un appel au moyen de l'application installée sur son téléphone et on sort seulement au moment de l'arrivée du taxi. Les implications pour la planification de l'aménagement du territoire sont moindres, mais lorsqu'on les combine avec le concept de l'autopartage et qu'on y intègre la possibilité d'un déploiement des véhicules autonomes d'ici quelques années, on fait face à une véritable révolution de l'usage des places de stationnement en bordure de rue.

La voiture autonome ne sera peut-être pas individuelle. Si elle est collective, à l'image de l'autopartage, il faudra alors se demander où la garer ainsi qu'où et quand la recharger. L'usage de places de stationnement en bordure de rue deviendra peut-être moins nécessaire, voire entièrement superflu au centre-ville. Même dans le cas où la propriété demeurerait individuelle, pourquoi maintiendrions-nous des places de stationnement en bordure de rue dans les zones centrales à très forte densité?

Ces réflexions sont sans doute prématurées pour le très court terme. Toutefois, le propre d'un plan d'urbanisme et de transport est de voir loin, de planifier sur la durée du plan et au-delà. Le PUM devrait contenir des possibilités d'actualisation en fonction du développement et du déploiement de nouvelles technologies en matière de transport individuel.

Recommandation 9 : Prévoir dans le Plan d'urbanisme et de mobilité des mécanismes pour l'actualiser en fonction du déploiement de nouvelles technologies en matière de transport individuel

Déterminer les axes de transit routier à préserver pour garantir la fluidité des déplacements automobiles

Les grandes métropoles s'appuient sur un réseau d'artères principales, souvent appelées « axes de transit », pour assurer la fluidité des déplacements sur de longues distances. Ces voies rapides – doubles ou triples dans chaque sens – sont indispensables pour les trajets interquartiers, les déplacements entre le domicile et le travail, et le transport des marchandises.

Positionnés de manière stratégique, ces axes sont connectés aux infrastructures vitales, telles que le Port de Montréal, les gares ferroviaires, les aéroports, les zones industrielles, les grands complexes commerciaux et les ponts reliant Montréal à d'autres régions. En général, ils sont répartis régulièrement d'est en ouest et du nord au sud, ce qui est particulièrement pertinent pour une ville comme Montréal, qui est une plaque tournante du transport de marchandises. L'objectif est d'assurer la complémentarité entre les différents modes de transport, sans nuire à la fluidité du réseau routier. Or, selon la dernière étude de la firme INRIX (2023), Montréal est la deuxième ville la plus congestionnée au Canada, après Toronto¹². Tous les sondages semblent démontrer que la situation empire.

Parmi les éléments de solution, le PUM devrait donc définir le réseau des artères de transit, soit les artères qui possèdent au moins deux voies libres d'entraves par direction, et le PUM 2050, permettre la détermination précise des artères de transit essentielles au déplacement des marchandises et des biens dans la ville qui, pour cette raison, ne devront pas subir de réductions de voie ou d'autres entraves. Une telle détermination facilitera la planification des aménagements urbains et la conception des projets en tenant compte de la nécessaire fluidité des axes de transit.

À Berlin, la route B96a est un exemple de boulevard où deux voies de circulation sont préservées afin de relier les différentes zones de la ville. Cette route joue un rôle clé dans le transport routier et la logistique urbaine, tout en étant connectée à des infrastructures de transport collectif comme le S-Bahn et le métro.

Recommandation 10 : Déterminer clairement les axes de transit de plusieurs voies qui garantissent une plus grande fluidité du transport des personnes et des marchandises et s'engager à ne pas réduire leur importance sur les axes nord-sud et est-ouest

3. Reconnaître le rôle du centre-ville

Le centre-ville est une priorité pour la Chambre en raison de son rôle stratégique dans le développement économique du Québec et de sa métropole. Le PUM reconnaît le centre-ville comme un territoire emblématique et un élément essentiel à l'identité et la vitalité de Montréal.

Prévoir des espaces de bureaux suffisants

La pandémie a réduit la demande pour les espaces à bureaux. Toutefois, cette situation ne doit pas masquer les perspectives de croissance. La vision temporelle du PUM est de 25 ans. Les investissements majeurs dans des secteurs économiques stratégiques, tant à Montréal qu'ailleurs au Québec, les dynamiques propres à nos entreprises performantes ou encore la nécessité de réunir à proximité tous les services d'aide à la décision et à la gouvernance d'entreprises sont des facteurs qui alimenteront la demande pour des

¹² INRIX Global Traffic Rankings, [Global Traffic Scorecard](#), 2023. Page Web consultée en ligne le 22 août 2024.

espaces de bureaux. La question est de savoir si Montréal réunira les conditions gagnantes pour que cette demande s'exprime au centre-ville ou si on assistera à un déplacement vers des pôles en périphérie.

Le centre-ville de Montréal, avec son tissu dense d'entreprises et son écosystème d'innovation, est normalement le lieu où la demande devrait converger. Plusieurs projets en cours d'édification ou de rénovation témoignent de l'intérêt persistant des entreprises à s'établir au centre-ville. Pensons notamment au nouveau siège social de la Banque Nationale, qui représente 1,1 million de pieds carrés d'espaces de bureaux au sein d'un superbe gratte-ciel de 40 étages, ou encore aux tours qui font l'objet de rénovation à forte valeur ajoutée, dont le 600, rue de La Gauchetière Ouest et le 1001, boulevard Robert-Bourassa¹³.

Il est donc impératif que le PUM intègre cette dimension dans sa planification. L'enjeu n'est pas uniquement de répondre aux besoins actuels, mais de préparer le centre-ville à accueillir la croissance future. Cette anticipation permettra de soutenir l'essor économique à long terme, tout en préservant l'attractivité du centre-ville comme pôle incontournable pour les entreprises locales et internationales.

Recommandation 11 : Intégrer la planification d'espaces à bureaux au centre-ville en tenant compte des perspectives de croissance à long terme

Sécurité et propreté du centre-ville : un impératif de la Ville

Montréal se distingue par une qualité de vie exceptionnelle, en grande partie due au sentiment de sécurité qu'elle inspire. Ainsi, il est essentiel que le centre-ville soit également un lieu sécuritaire, qui offre une gamme complète de services adaptés aux résidents, aux travailleurs, aux étudiants et aux visiteurs.

Assurer la sécurité et la cohésion sociale est fondamental. Dynamiser les rues fréquentées et intégrer des espaces résidentiels dans les zones de bureaux, très animées en journée, mais moins en soirée, contribuerait à faire du centre-ville un espace vivant et sécuritaire, jour et nuit.

En parallèle, pour renforcer le sentiment de bien-être et de sécurité au centre-ville, il est crucial de ne pas ignorer les personnes en situation d'itinérance. Ces individus vulnérables vivent dans des conditions difficiles et n'ont pas toujours accès aux ressources d'urgence. Le milieu des affaires de Montréal est préoccupé par cette situation et s'engage à soutenir des initiatives lancées pour y remédier, notamment le Mouvement pour mettre fin à l'itinérance à Montréal (le MMFIM).

Bien que cet enjeu dépasse les compétences de l'administration municipale, la Chambre encourage la Ville de Montréal à collaborer étroitement avec le gouvernement du Québec pour développer une telle stratégie et la mettre en œuvre. Toute pression financière additionnelle liée à l'itinérance devrait être pleinement compensée par le gouvernement provincial.

Dans le cadre du PUM, la Ville doit aussi porter une attention particulière aux aménagements qui favorisent le sentiment de sécurité et le maintien de lieux publics propres et salubres, que ce soit en implantant des éclairages adéquats, en aménageant des espaces qui découragent le dépôt sauvage d'ordures ou en entretenant régulièrement les lieux publics. Ces actions peuvent renforcer le sentiment de sécurité sans recourir à des mesures d'exclusion.

Recommandation 12 : Renforcer la sécurité et la propreté du centre-ville par des aménagements adaptés et réfléchis en fonction des défis relatifs aux enjeux de cohabitation

Le centre-ville : laboratoire d'innovation de la transition écologique

Le centre-ville de Montréal a le potentiel de devenir un lieu d'accélération de la transition verte pour l'ensemble du Grand Montréal et du Québec. La Chambre a récemment mené une étude intitulée *Transition du centre-ville de Montréal vers une économie verte : accélérer le virage durable des pratiques d'affaires.*

¹³Jean Laurin, *Tour d'horizon de l'offre immobilière dans le Grand Montréal*, JBC média, 7 décembre 2023, [dans le numéro 2 – Décembre 2023, milibris.com.](#)

des bâtiments, de l'urbanisme et de la mobilité afin d'engager l'ensemble de l'écosystème dans la relance verte du centre-ville. Dans le cadre de cette étude, plusieurs recommandations ont été formulées, qui sont aussi pertinentes à la lumière des réflexions entourant le PUM.

Nous croyons que le PUM doit contribuer à faire du centre-ville un espace d'accélération de la transition écologique et un laboratoire d'innovation vivant, tant en matière de mobilité, d'aménagement et d'immobilier durables, que de pratiques d'affaires écoresponsables. En matière de mobilité et de par sa forte densité et la concentration des déplacements en son sein, le centre-ville a le potentiel de devenir un *hub* pour les technologies de transport propre, avec l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques et le déploiement de projets pilotes de véhicules intelligents autonomes.

Recommandation 13 : Veiller à ce que le Plan d'urbanisme et de mobilité reconnaisse le rôle unique du centre-ville en tant que catalyseur de la transition écologique et laboratoire vivant

4. Ville verte et résilience climatique : vers une approche d'aménagement intégrée

Dans un contexte où les effets des changements climatiques deviennent de plus en plus tangibles, il est crucial que les nouveaux projets immobiliers et d'infrastructures soient conçus pour résister aux aléas climatiques tels que les inondations, les vagues de chaleur et les tempêtes violentes.

Selon une récente étude commandée par l'Union des municipalités du Québec, les municipalités québécoises devront dépenser environ 2 G\$ additionnels par année jusqu'en 2055 afin d'adapter leurs infrastructures aux risques engendrés par les changements climatiques¹⁴.

Nous saluons le leadership de l'administration actuelle pour faire de Montréal une ville carboneutre d'ici 2050. Le Plan climat Montréal est une stratégie qui fait preuve d'ambition et qui est fondamentale pour réussir la transition verte de notre ville. Par le passé, la Chambre a d'ailleurs appuyé l'établissement de la Feuille de route vers des bâtiments zéro émission d'ici 2040. Elle avait cependant appelé la Ville à maintenir un environnement d'affaires prévisible et concurrentiel, une condition essentielle pour continuer d'attirer des investissements immobiliers sur son territoire.

Se doter de cibles claires en matière de résilience et d'adaptation climatique

Notre capacité à nous adapter aux conditions et aux risques environnementaux est ultimement liée à la manière dont nous occupons et aménageons le territoire. C'est pour cette raison que nous croyons que le PUM doit intégrer un plan et une vision claire en matière de résilience et d'adaptation. Les pluies torrentielles causées par la tempête Debby et les dommages qui en ont découlé, tant au niveau des infrastructures publiques, des résidences et des commerces témoignent de la vulnérabilité dans laquelle la Ville peut se retrouver face aux intempéries.

Actuellement, l'objectif 9.2 du PUM (augmenter la résilience des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique face aux aléas climatiques) n'est lié à aucune cible ni à aucun indicateur précis. Pourtant, ces objectifs sont au cœur de la préparation de la ville vis-à-vis des défis climatiques imminents et de la protection à long terme de ses habitants et de son patrimoine.

Sans mesures concrètes et mesurables, il devient difficile d'évaluer les progrès réalisés ou d'ajuster les stratégies.

¹⁴ WSP, *Étude sur l'impact des changements climatiques sur les finances publiques des municipalités du Québec*, version finale, 22 juillet 2022.

La Ville doit définir une vision claire en matière de résilience urbaine et d'adaptation climatique, en y associant des cibles et des indicateurs précis, et en intégrant ces éléments directement dans le développement urbain.

Recommandation 14 : Renforcer les objectifs de résilience et d'adaptation climatique en les assortissant de cibles claires, mesurables et accessibles

Les écoquartiers : des modèles à suivre impérativement

Le concept d'écoquartier a fait son apparition dans les années 1990 et les premières expériences proviennent principalement d'Europe du Nord : pensons notamment aux quartiers Hammarby Sjöstad, à Stockholm, et à Bo01, à Malmö, qui sont maintenant des références mondiales en matière de développement urbain vert.

Ces quartiers ont été 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 des panneaux solaires, des systèmes de géothermie et 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. En somme, ils incarnent pleinement l'idéal des quartiers du futur.

Ces exemples audacieux doivent être des inspirations, autant pour les développeurs que pour l'administration municipale. Montréal possède tout le génie, la créativité et l'expertise pour bâtir de tels milieux de vie et, par le fait même, contribuer à l'assainissement et à la résilience de la métropole.

Dans cette perspective, la requalification de zones en friche devrait devenir un terrain d'expérimentation et d'innovation urbaine. Les secteurs Bridge-Bonaventure et Namur-Hippodrome, en particulier, doivent se transformer en modèles de référence pour un développement urbain vert et moderne. Pour y parvenir, le PUM doit encourager ces normes en adoptant des processus réglementaires qui facilitent leur mise en œuvre.

Recommandation 15 : Simplifier les processus réglementaires pour promouvoir la construction d'écoquartiers et les établir comme normes pour les développements urbains futurs

5. De la vision à la réalisation : une gouvernance efficace

La réussite du PUM reposera sur sa capacité de mise en œuvre et la bonne gouvernance qui en découlera. D'une part, nous invitons les arrondissements à adopter rapidement leurs propres plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM) : le développement ne doit pas être ralenti, voire être bloqué, quand la mise à jour des plans locaux peut prendre jusqu'à 18 mois. D'autre part, la Ville doit s'assurer que les plans locaux sont en parfaite adéquation avec les cibles du PUM. Nous estimons que le PUM doit offrir un maximum de prévisibilité et de clarté aux promoteurs désireux d'investir et de développer des projets à Montréal.

Enfin, de nombreuses questions et zones grises demeurent concernant l'agencement et la priorisation des actions de la Ville. Les cibles et les objectifs ambitieux du PUM exigent des choix stratégiques. Il est crucial que la Ville établisse, dans son plan d'action, une hiérarchisation claire des interventions à réaliser et des secteurs à prioriser. Ce plan d'action sera aussi déterminant que la vision même du PUM. Sans un plan d'action clair et détaillé, la Ville ne pourra pas pleinement réaliser ses ambitions.

Nous suivrons donc de près la mise en œuvre de ce plan, avec une attention particulière portée à sa rigueur, à sa transparence et à son efficacité.

Recommandation 16 : Assurer la mise en œuvre efficace du Plan d'urbanisme et de mobilité :

- a) en veillant à ce que les plans locaux des arrondissements soient en parfaite adéquation avec la vision du PUM et permettent d'atteindre ses cibles***
- b) en établissant un plan d'action clair et hiérarchisé, détaillant les priorités et les interventions nécessaires pour atteindre les ambitions du PUM***
- c) en instaurant des mécanismes de suivi et de reddition de compte efficaces et transparents***

Conclusion

La Chambre soutient la volonté de la Ville de Montréal de concevoir l'aménagement et la mobilité de manière intégrée au sein d'un plan unique. Nous saluons également l'initiative de la Ville d'adopter des cycles de révision plus réguliers. Les défis sont nombreux, mais nous croyons que le PUM doit être assorti des conditions nécessaires pour bâtir une ville abordable et durable. Nous sommes convaincus que la clé pour atteindre ces deux objectifs réside dans la densification intelligente du territoire.

Annexe 1 – Synthèse des recommandations

Recommandation 1 : Concentrer l'intensification urbaine dans les zones TOD de la ville en augmentant les seuils minimaux de densité aux abords des axes de transport collectif structurants actuels et futurs

Recommandation 2 : Intégrer davantage les principes de la densification intelligente en facilitant une approbation rapide des projets immobiliers qui en respectent les critères et un démarrage accéléré des chantiers

Recommandation 3 : Repérer les secteurs stratégiques à redévelopper et y appliquer des seuils minimaux de densité suffisants pour permettre leur revitalisation, en offrant aux promoteurs, aux investisseurs et aux sociétés de transport la possibilité de bien les cibler

Recommandation 4 : Garantir une plus grande prévisibilité de développement :

- a) en instaurant des mécanismes formels de collaboration et de concertation entre la Ville de Montréal et les promoteurs en amont des appels d'offres
- b) en éliminant la possibilité que les arrondissements imposent des exigences additionnelles aux promoteurs une fois que les projets ont obtenu l'aval de la ville centre
- c) en limitant la procédure d'approbation référendaire pour les projets situés au sein de zones TOD

Recommandation 5 : Adopter une fiscalité incitative à la densification des aires TOD afin de favoriser l'intégration in situ de logements sociaux et abordables et l'aménagement d'espaces publics verts

Recommandation 6 : Édifier des quartiers mixtes et du logement communautaire en déployant des moyens efficaces et adaptés au financement accordé par les paliers de gouvernements supérieurs pour construire des logements abordables et sociaux

Recommandation 7 : En collaboration avec l'Autorité régionale de transport métropolitain et le gouvernement provincial, élaborer un plan de transport collectif visant à définir les axes de développement et à les structurer par priorités selon une logique d'ordonnancement stratégique

Recommandation 8 : Implanter les conditions nécessaires au déploiement du réseau de tramway :

- a) en mettant en place des mécanismes de financement efficaces en collaboration avec les paliers de gouvernement supérieurs
- b) en explorant de nouvelles approches pour assurer la réalisation des projets de transport collectif, telles que la possibilité d'intégrer un codéveloppeur
- c) en déterminant les angles prioritaires à développer et en établissant une trajectoire temporelle claire et réaliste

Recommandation 9 : Prévoir dans le PUM des mécanismes pour l'actualiser en fonction du déploiement de nouvelles technologies en matière de transport individuel

Recommandation 10 : Déterminer clairement les axes de transit de plusieurs voies qui garantissent une plus grande fluidité du transport des personnes et des marchandises et s'engager à ne pas réduire leur importance sur les axes nord-sud et est-ouest

Recommandation 11 : Intégrer la planification d'espaces à bureaux au centre-ville en tenant compte des perspectives de croissance à long terme

Recommandation 12 : Renforcer la sécurité et la propreté du centre-ville par des aménagements adaptés et réfléchis en fonction des défis relatifs aux enjeux de cohabitation

Recommandation 13 : Veiller à ce que le Plan d'urbanisme et de mobilité reconnaisse le rôle unique du centre-ville en tant que catalyseur de la transition écologique et laboratoire vivant

Recommandation 14 : Renforcer les objectifs de résilience et d'adaptation climatique en les assortissant de cibles claires, mesurables et accessibles

Recommandation 15 : Simplifier les processus réglementaires pour promouvoir la construction d'écoquartiers et les établir comme normes pour les développements urbains futurs

Recommandation 16 : Assurer la mise en œuvre efficace du Plan d'urbanisme et de mobilité :

- a) en veillant à ce que les plans locaux des arrondissements soient en parfaite adéquation avec la vision du PUM et permettent d'atteindre ses cibles
- b) en établissant un plan d'action clair et hiérarchisé, détaillant les priorités et les interventions nécessaires pour atteindre les ambitions du PUM
- c) en instaurant des mécanismes de suivi et de reddition de compte efficaces et transparents