

RÉFLEXION 2050



Le Projet de Ville

Opinion
de l'arrondissement
de Saint-Laurent

Présentée à l'Office de consultation publique de Montréal

Octobre 2022

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction.....	3
2. Montréal doit devenir carboneutre d'ici 2050	4
3. Cartes de référence.....	5
4. Les chemins de transition	6
5. Un accès au territoire facilité par des transports collectifs efficaces et de grandes infrastructures bien intégrées au milieu	6
6. Une métropole qui assume sa nordicité à tous les niveaux.....	7
7. Une métropole prospère, créative et ouverte sur le monde et des quartiers industriels diversifiés, attrayants et accessibles.....	8
8. Une offre équilibrée d'équipements collectifs et d'espaces publics qui soutiennent la vie dans les quartiers.....	9
9. Des bâtiments écoénergétiques, adaptables, résilients et polyvalents.....	9
10. Des logements de qualité et abordables.....	10
11. Une ville qui met l'humain, sa sécurité et sa qualité de vie au cœur de la mobilité.....	10
12. Synthèse des suggestions de Saint-Laurent.....	11

Le Projet de Ville

1. INTRODUCTION

La version du Projet de Ville publiée au printemps 2022 représente une nette amélioration à la version préliminaire qui avait été soumise pour commentaires à l'arrondissement de Saint-Laurent en mars 2021. Nous constatons que la version finale a tenu compte de nos commentaires concernant le caractère ardu et très théorique du document initial. La version publiée a été améliorée en rendant le texte plus attrayant, accessible au grand public et facile à lire. Nous avons également recommandé l'inclusion dans le Projet de Ville d'un portrait de la ville ou d'un diagnostic permettant de justifier les interventions souhaitées et sommes satisfaits de constater que la version publiée du projet intègre un tel portrait.

En outre, l'introduction du document initial énumérait la liste des droits préconisés par le Projet de Ville. Nous avons alors recommandé que le document commence par une mise en valeur des forces et atouts de Montréal sur lesquels nous pouvons construire l'avenir. Ce commentaire a été pris en compte dans la nouvelle version où l'avant-propos intitulé « Bâtir sur les atouts de Montréal » répond précisément à notre recommandation.

Nous avons également suggéré que le document du Projet de Ville devrait de prime abord « inspirer et faire rêver » et constatons que la publication du Projet de Ville est accompagnée par la phrase « Rêver le Montréal 2050 », ce qui est prometteur et encourageant! Cependant, une fois la lecture de l'avant-propos terminée, on ne retient aucune piste inspirante qui permet d'imaginer la ville d'avenir que nous désirons bâtir.

Le message transmis dans l'avant-propos du document actuel semble affirmer que la Ville fonctionne déjà très bien avec sa forme urbaine actuelle et ses différents quartiers qui permettent aux Montréalaises et aux Montréalais « de trouver un milieu de vie qui convient à toutes les étapes de leur vie ». Le texte précise que ces quartiers sont « reliés entre eux grâce au réseau de transports collectifs de plus en plus étendu et efficace ». Il semble donc, après un tel avant-propos, qu'il ne reste plus une grande place à l'amélioration. En même temps, pour beaucoup de Montréalaises et de Montréalais, ce texte ne décrit pas nécessairement leurs réalités : plusieurs quartiers montréalais sont enclavés, la desserte en transports collectifs n'y est ni efficace ni fiable, l'habitation n'y est pas toujours abordable et les commerces et services de proximité y manquent cruellement.

L'avant-propos devrait donc inclure non seulement les atouts de Montréal, mais également les enjeux et les défis auxquels nous devons faire face à l'heure de la transition écologique. Il suffit d'énumérer certains des défis importants, tels que le désenclavement, le développement d'une mobilité plus durable, l'interconnexion des réseaux de transport, le verdissement, la diminution des îlots de chaleur, la réduction de l'émission de gaz à effet de serre et de l'utilisation de l'auto, la décarbonisation, la gestion écologique de l'eau et des déchets, etc.

La question qui devrait alors être posée est celle de la vision d'avenir : comment Montréal peut-elle construire sur ses atouts une ville d'avenir plus verte, plus saine, plus écologique, plus conviviale et inclusive, plus interconnectée, plus attrayante et innovante?

Comme nous l'avons souligné dans nos commentaires précédents, l'atteinte de tels objectifs ne pourra se réaliser sans l'adhésion de la population, la mobilisation de tous les acteurs des secteurs privé et public et la mise en place de mécanismes de concertation et de collaboration qui intègrent tous les ordres de gouvernement (municipal, métropolitain et régional, mais également provincial et fédéral). Sans cette adhésion et ces partenariats, le risque est que les grandes actions proposées demeurent des vœux pieux. L'élément de la gouvernance devrait donc être transversal et se refléter dans tous les objectifs visés, et notamment à travers chacun des chemins de transition proposés. Pour l'illustrer, nous allons donner quelques exemples concrets extraits du Projet de Ville.

2. MONTRÉAL DOIT DEVENIR CARBONEUTRE D'ICI 2050

Un tel objectif est certainement louable et permettrait de respecter nos engagements internationaux. Mais il est important que le Projet de Ville aille au-delà de l'objectif afin de mettre en lumière les actions nécessaires pour l'atteinte de tels objectifs. Pour que la Ville devienne carboneutre en 2050, il faudrait opérer des changements importants et immédiats sur le plan de la législation, ce qui implique les instances provinciales et fédérales, mais également l'adhésion des partenaires privés, tels que les promoteurs et les constructeurs. Mentionnons, par exemple, la nécessité de faire maintenant la transition du chauffage au gaz vers l'électricité, en révisant notamment les programmes de subventions qui favorisent le gaz. Il serait ainsi intéressant de considérer permettre aux municipalités de légiférer en ce sens, que ce soit à travers la loi sur l'urbanisme ou d'autre manière.

La décarbonisation du parc immobilier ayant une incidence importante sur les coûts, il sera donc nécessaire d'accompagner de tels objectifs par la mise en place de mesures permettant d'assurer l'abordabilité et l'accès équitable aux logements et aux équipements collectifs.

La transformation du parc immobilier existant en parc zéro carbone pour 2050 implique l'entrée en vigueur immédiate de normes de construction qui s'appliquent non seulement aux nouvelles constructions, mais également aux bâtiments existants par leur mise aux normes. En résumé, cela nécessiterait la mise en place d'une exigence telle que la certification Bâtiment carbone zéro (BCZ) autant pour les nouvelles constructions que pour les bâtiments existants qui devront également être mis aux normes.

Ceci implique non seulement l'engagement des constructeurs, des promoteurs et des propriétaires fonciers, mais également celui de la Ville et de ses partenaires, des deux ordres de gouvernement provincial et fédéral, notamment en ce qui concerne la mobilisation des ressources nécessaires pour assurer le financement d'une telle réhabilitation massive de l'ensemble du parc immobilier existant en moins de 30 ans.

Il va sans dire que l'atteinte de l'objectif Carbone zéro touche non seulement la performance énergétique des bâtiments, mais également l'empreinte carbone des matériaux de construction, ce qui suppose la revue de l'ensemble des systèmes d'approvisionnement qui sous-tendent l'industrie de la construction afin d'aller vers le modèle de l'économie circulaire.

L'arrondissement de Saint-Laurent utilise déjà depuis de nombreuses années sa réglementation comme levier de développement durable. Il a, par exemple, adopté une réglementation sur les stationnements

durables qui exige la réduction du nombre de cases à proximité des points d'accès aux transports en commun, le verdissement, l'aménagement d'une canopée couvrant 40 % du site et le choix de certains matériaux favorisant un indice de réflectance solaire élevé, entre autres. Cette réglementation a été reprise depuis par d'autres arrondissements, mais elle gagnerait à être étendue à l'ensemble de la métropole. Un autre exemple de réglementation laurentienne facilement exportable est celui touchant l'installation et le remplacement de revêtements de toiture sur un toit plat ou un toit à faible pente, lequel favorise l'aménagement de toits verts ou blancs.

Finalement, en appui à l'objectif de protéger 10 % du territoire montréalais aux fins de milieux naturels inscrit dans le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal adopté en 2015, Saint-Laurent est d'avis qu'une vision concertée plus ambitieuse devrait être mise en place pour atteindre cet objectif en identifiant chaque parcelle de terrain, aussi modeste soit-elle, dans les zones industrielles et en bordure d'autoroutes, notamment, afin d'en assurer sa protection.

3. CARTES DE RÉFÉRENCE

Le Projet de Ville présente aux pages 26 et 27 une carte de référence illustrant les réseaux de transports collectifs existants et projetés desservant l'île de Montréal et ses alentours. On y retrouve le réseau REM projeté ainsi que le prolongement projeté de la ligne bleue du Métro.

Par contre, aucune indication ni précision n'est incluse dans le document, notamment dans la carte aux pages 96 et 97, concernant la vision du développement du réseau de transports collectifs pour 2050 quant au prolongement projeté de la ligne orange jusqu'à Laval, un projet à l'étude depuis 2019 et annoncé en tant que « projet prioritaire » par le ministère des Transports du Québec en mai 2022. La carte aux pages 96 et 97 devrait préciser la nature des infrastructures de transport proposées de façon claire. On devrait aussi y retrouver le projet de prolongement de la ligne orange, lequel est un projet structurant de transport lourd permettant de rejoindre l'île de Laval et de limiter la circulation de transit, mais également de créer la station intermodale Bois-Franc, qui constituera la première station intermodale REM/Métro de l'ouest de l'île.

Cette même carte ainsi que le Projet de Ville devraient prévoir un axe de transport structurant sur l'autoroute de la Côte-de-Liesse, en lien avec l'axe Cavendish, permettant de faciliter l'accès au pôle d'emplois et à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. L'axe de transport collectif proposé sur le boulevard Henri-Bourassa est interrompu à la station Du Ruisseau, alors que celui-ci devrait se prolonger à l'ouest pour rejoindre l'axe Cavendish, le pôle d'emplois de l'ouest et le Technoparc en passant par la station REM Bois-Franc, future station multimodale (REM/Metro).

En lien avec les cartes de référence, on constate également que le document n'intègre aucune représentation graphique de la vision du développement du réseau cyclable de la Ville de Montréal et surtout du Réseau express vélo (REV) à l'horizon 2050. Représentant un élément majeur dans l'instauration d'une nouvelle façon de se déplacer pour toute la population de la ville, le réseau cyclable de la Ville de Montréal et ses principaux points de jonction avec le reste des réseaux structurants devront être représentés sur une carte.

4. LES CHEMINS DE TRANSITION

Les chemins de transition proposés, de la page 63 à 71, nous présentent une vision idéale de la ville, de ses quartiers et de ses bâtiments pour 2050. Cette vision est souhaitée par toutes et tous. Cependant, certains de ces objectifs ne pourront se réaliser s'ils ne sont pas accompagnés d'actions précises et concrètes. Ainsi, le constat dégagé, en parcourant le document, est que ce dernier représente essentiellement un énoncé de souhaits et de volontés et non une ébauche des actions à entreprendre pour atteindre le Montréal désiré.

Un exemple se retrouve du côté des « bâtiments qui ne requièrent presque plus d'énergie pour être chauffés en hiver ou climatisés en été » (page 70). Il s'agit de transformer l'ensemble du parc immobilier de Montréal en des bâtiments à consommation énergétique nette zéro. Si le Code du bâtiment de 2020 vise que les nouveaux bâtiments soient construits selon des normes "nette zéro", il n'en demeure que, jusqu'ici, aucun code ou règlement de construction ne l'exige pour la mise aux normes des bâtiments existants, lesquels représentent la grande majorité du parc immobilier de la ville et seront encore là en 2050.

De même, la proposition d'aménager des jardins de pluie le long des rues de la ville pour permettre une gestion écologique des eaux est bien souhaitable. Ceci est réalisable dans les projets de nouveaux quartiers et de requalification de quartiers existants. Cependant, pour réaliser un tel objectif à la grandeur de la ville existante, cela implique le réaménagement de l'ensemble du réseau routier de la ville et le remplacement des infrastructures existantes par de nouveaux systèmes compatibles avec la biorétention. Ceci représente des coûts très importants et pourrait avoir un impact encore plus grand quant à l'empreinte carbone générée.

Pour créer des quartiers de proximité où « il est facile de faire ses courses, de faire des rencontres, de se rendre à l'école et de participer à une conférence à la bibliothèque », nous croyons nécessaire d'accompagner cet objectif par la mise en place d'outils et de leviers qui favoriseront la participation et l'engagement de tous les intervenants publics et privés, tels que promoteurs, les commerçants et les propriétaires fonciers ainsi que les instances gouvernementales et les agences de mobilité. Ceci permettra d'assurer une accessibilité et une desserte équilibrées dans tous les quartiers nouveaux et existants.

5. UN ACCÈS AU TERRITOIRE FACILITÉ PAR DES TRANSPORTS COLLECTIFS EFFICACES ET DE GRANDES INFRASTRUCTURES BIEN INTÉGRÉES AU MILIEU

La page 95 met l'accent sur l'importance d'atténuer l'impact des barrières qui divisent la ville et réduisent la connectivité entre les quartiers. En page 98, il est précisé que plusieurs infrastructures de transport créent de telles barrières et réduisent ainsi les échanges entre quartiers limitrophes. Le document cite les autoroutes et les voies ferrées du CP et du CN. Par contre, il ne mentionne pas la barrière désormais infranchissable que représente le nouveau réseau du REM encore en construction.

L'arrondissement de Saint-Laurent étant particulièrement touché par ces barrières qui enclavent son territoire, plusieurs demandes ont été faites aux instances concernées afin de prévoir des passages

permettant la connectivité de part et d'autre de la ligne du REM, pensons, entre autres, au secteur Chameran pour lequel l'aménagement d'une traverse sur la rue Deguire est souhaité. De même, des aménagements semblables devraient être prévus aux abords des stations Bois-Franc et Côte-de-Liesse du REM. Ces demandes n'ont pas abouti au résultat souhaité. Il en est de même pour l'aménagement de la Véloroute Saint-Laurent dans l'emprise du REM. Le désenclavement du territoire et l'intégration des grandes infrastructures de transport passent par une meilleure collaboration entre les différentes instances, telles que la CDPQ, ARTM, CP et CN, ce qui représente encore un enjeu de gouvernance.

Un autre impact négatif des grandes infrastructures, telles que les autoroutes, est la pollution autant atmosphérique que sonore et ses effets néfastes sur la santé des habitants vivant à proximité. Cet aspect n'est aucunement abordé dans le document. Pourtant, le Projet de Ville met « l'humain et sa qualité de vie au cœur de l'urbanisme et de la mobilité ». Alors que la Ville de Montréal a intégré dans sa réglementation, en 2016, des mesures et des normes pour réduire les effets du bruit et de la vibration générés par les infrastructures de transport, elle n'a pris aucune mesure pour contrer les effets de la pollution atmosphérique, notamment celle générée par les autoroutes et les voies à haut débit. En cohérence avec l'objectif énoncé de « favoriser la santé, la sécurité et l'épanouissement de l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais », des mesures et des normes pour protéger la population contre les dangers de la pollution atmosphérique devront être intégrées au Projet de Ville et au nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). En résumé, si la pollution sonore est déjà intégrée dans les encadrements de la Ville, ce n'est pas le cas pour la pollution atmosphérique. La plantation d'arbres représente, par exemple, un moyen reconnu pour créer une barrière efficace autant contre les particules que le bruit en plus d'embellir le milieu et de contribuer à protéger la biodiversité.

L'intégration des infrastructures passe également par la requalification des emprises ferroviaires, autoroutières ou d'Hydro-Québec et leur transformation en corridors de biodiversité et de déplacements actifs, à l'instar du corridor de biodiversité en cours de réalisation dans l'emprise d'Hydro-Québec à Saint-Laurent et qui ressemblera à ce qui est illustré à la page 80 du document. Ainsi, des barrières physiques formées d'arbres pourraient aussi être aménagées le long de chemins de fer et autres endroits à forte circulation.

Ceci fait partie de nos recommandations faites relativement à la version initiale du Projet de Ville, en cohérence avec l'approche de la « sobriété créative » préconisée. Une telle requalification se veut plus sobre et faisable que l'exemple présenté dans le document initial pour recouvrir une partie de l'autoroute. Nous applaudissons d'ailleurs ce changement.

D'autres projets concrets et réalisables sur des terrains peu ou non utilisés pourraient permettre de donner plus de place à la nature en ville. La requalification de certaines emprises autoroutières pourrait représenter une option pouvant réduire l'impact de la pollution sur l'entourage. Ceci nécessiterait également de former des partenariats avec les propriétaires fonciers et acteurs du milieu (ex. : ministère des Transports, CN, CP, CDPQ, Hydro-Québec, etc.).

6. UNE MÉTROPOLÉ QUI ASSUME SA NORDICITÉ À TOUS LES NIVEAUX

Le Projet de Ville n'aborde malheureusement pas un aspect majeur de la ville de Montréal qui influence grandement le quotidien des Montréalais et des Montréalaises, soit l'impact de la nordicité, avec des hivers de plus en plus changeants et imprévisibles qui génèrent de nouvelles réalités hivernales (pluie,

glace, gadoue, etc.). Ces éléments doivent être pris en compte et intégrés dans la planification et la mise en place des différents projets d'aménagements urbains.

Différents éléments climatiques peuvent influencer les choix et les patrons de déplacements ainsi que les activités extérieures. Les conditions climatiques hivernales ont invariablement cet effet sur la manière d'aborder notre relation avec l'extérieur durant cette saison. De plus, dans une ère de changements climatiques où le développement durable est mis de l'avant et où l'on tente de reconnecter avec les identités locales pour donner un sens à un lieu, il est important de déterminer à quel degré les spécificités de la saison hivernale sont prises en compte dans l'élaboration et la conception des divers aménagements et projets urbains.

Par exemple, il y aurait lieu de penser à aménager, idéalement le long des chemins de fer ou autres grandes barrières, des pistes favorables aux activités hivernales comme le vélo, la marche, le jogging et le ski de fond pour inciter les résidents et résidentes à demeurer actifs et à utiliser des moyens de transports actifs pendant cette période importante de l'année. Ces aménagements pourraient également mettre l'accent sur la protection de la biodiversité dans le choix des essences végétales qui les agrémenteraient.

7. UNE MÉTROPOLE PROSPÈRE, CRÉATIVE ET OUVERTE SUR LE MONDE ET DES QUARTIERS INDUSTRIELS DIVERSIFIÉS, ATTRAYANTS ET ACCESSIBLES

Le Projet de Ville devrait porter une plus grande attention sur les objectifs du développement économique de Montréal et les moyens de les réaliser. Il devrait élaborer une stratégie fédérant tous les partenaires privés et publics, incluant les différents ordres de gouvernement, et viser la mise en place des leviers nécessaires pour favoriser la relance économique de la ville, notamment à la suite de la pandémie causée par la COVID-19. Le projet devrait préciser les moyens concrets favorisant le modèle de l'économie circulaire, incluant les incitatifs et les mécanismes qui permettront de la soutenir.

La consolidation des trois grands pôles d'emplois, leur positionnement dans le Grand Montréal, leur transformation, leur densification et leur animation ne sont pratiquement pas abordés alors qu'il s'agit de la principale source de création de richesse pour la Ville. Afin d'éviter la poursuite de l'effritement des pôles d'emplois et la fuite des capitaux vers la périphérie, Montréal doit se doter d'une vision ambitieuse de développement et surtout de moyens de mise en œuvre concrets et efficaces.

L'exemple de campus industriel écologique présenté à la page 104 est celui du Campus corporatif d'Ericsson à Saint-Laurent. Ce projet a fait l'objet d'une conception concertée avec le promoteur et ses consultants et de l'adoption d'un PPCMOI qui a permis d'exiger un aménagement paysager durable, une gestion écologique des eaux et un stationnement écologique. Il a été soutenu par le Centre de gestion des déplacements, MOBA pour la mobilité alternative. Ce travail de collaboration entre partenaires privés et publics et l'utilisation d'outils et de leviers adaptés ont permis de réaliser un projet inspirant qui a obtenu le Grand Prix du Design en 2017 et pourrait en inspirer d'autres. Cependant, certains défis importants posent toujours problème aujourd'hui, notamment la desserte en transports collectifs et actifs qui n'a pas suivi la demande, ce qui fragilise l'attractivité du nouveau campus et sa pérennité.

La question se pose alors pour de futurs projets similaires : comment attirer de nouveaux employeurs dans des créneaux d'innovation qui facilitent la transition écologique et éviter la fuite vers l'extérieur de l'agglomération? Assurer un accès facile et efficace aux infrastructures de transport et de mobilité durable devrait faire partie de la réponse. Cela implique une concertation à l'échelle de l'agglomération et un engagement concret de la part des partenaires publics, et notamment des agences de transport, afin de soutenir la compétitivité des entreprises et de renforcer l'attractivité économique de pôles d'emplois du Grand Montréal.

À titre d'exemple, le service de développement économique de Saint-Laurent travaille depuis plus de deux ans sur la vision d'une zone d'innovation dans un Quartier intelligent du manufacturier innovant. L'arrondissement de Saint-Laurent souhaite faire de ce quartier une zone d'emplois hautement qualifiés, au sein de laquelle l'innovation et la collaboration seront soutenues et encouragées, une zone aisément accessible par différents modes de déplacement, où la qualité du cadre bâti et environnemental stimulera la créativité et le bien-être. Le déploiement de la zone d'innovation donnera l'impulsion nécessaire pour prioriser la revitalisation urbanistique et la modernisation de la zone industrielle Hodge-Lebeau et renforcera sa connexion avec le reste de l'arrondissement, du Grand Montréal et du Québec.

Nous croyons également que plusieurs zones pourraient être identifiées pour faire l'objet d'un branding visant à créer un effet de prestige pour la ville. Par exemple, à Saint-Laurent, une entrée importante de la ville est le secteur traversé par le chemin de la Côte-de-Liesse. Une vision axée autour de la vocation industrielle pourrait y être aménagée puisqu'elle héberge de prestigieuses entreprises et également en raison de sa position géographique centrale à proximité de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. En intégrant également des éléments de protection de la biodiversité dans cet aménagement et des aménagements favorisant les transports actifs, ce branding témoignerait des préoccupations environnementales de la Ville.

8. UNE OFFRE ÉQUILBRÉE D'ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS ET D'ESPACES PUBLICS QUI SOUTIENNENT LA VIE DANS LES QUARTIERS

La page 116 propose une offre équilibrée d'équipements collectifs dans les quartiers. Afin d'atteindre cet objectif et de créer des quartiers complets qui assurent l'offre socialement équitable des services de proximité, tels que les écoles et les services communautaires, il sera nécessaire de mettre en place des mécanismes de concertation et de collaboration avec la gouvernance scolaire, les organismes communautaires et les intervenants du milieu. Cette collaboration est l'élément clé qui permettra de coordonner l'implantation des nouveaux équipements dans les quartiers en déficit, et ce, en amont du développement. De même, l'objectif d'améliorer l'accès aux transports collectifs ne peut se réaliser sans une collaboration efficace avec les agences de transport en amont des projets.

9. DES BÂTIMENTS ÉCOÉNERGÉTIQUES, ADAPTABLES, RÉSILIENS ET POLYVALENTS

Les pages 127 et 129 proposent de décarboniser le parc immobilier tant du côté des bâtiments existants que des nouveaux. Le texte propose des équipements collectifs rénovés selon les standards zéro carbone. L'atteinte de cet objectif implique la construction de nouveaux bâtiments et la mise aux normes

des bâtiments existants selon les standards zéro carbone. Ceci nécessite également la mise en place de moyens de mesure et de contrôle, comme une certification zéro carbone qui s'appliquerait aux travaux. Cela implique, en premier lieu, l'engagement des instances publiques, telles que les ministères de l'Éducation et de la Santé, et nécessite des investissements majeurs.

L'expérience actuelle, à travers les projets de nouvelles constructions de tels équipements sur le territoire de Saint-Laurent, permet de constater que les contraintes financières de ces institutions posent des limites importantes quant à l'atteinte d'une qualité écologique pour ces bâtiments. L'arrondissement tient à construire tous ses bâtiments municipaux selon les plus hauts degrés de la certification écologique, tels que le LEED Or ou Platine, mais ce n'est pas le cas pour d'autres équipements collectifs comme les écoles, cliniques publiques ou CHSLD. Rappelons, par exemple, que le ministère de l'Éducation est toujours en mesure d'outrepasser le droit des municipalités dans le cadre de projets d'écoles et d'ainsi permettre aux centres de service scolaires de contourner la réglementation en termes d'urbanisme et de développement durable.

10. DES LOGEMENTS DE QUALITÉ ET ABORDABLES

L'objectif présenté à partir de la page 130 vise une offre en logements abordables de qualité. Cet objectif, conjugué à celui d'atteindre la carboneutralité de l'ensemble du parc immobilier, peut se révéler un défi bien plus important que présenté dans le document. Atteindre, dans un même projet, les objectifs d'une qualité d'architecture, d'une construction écologique certifiée et d'un logement abordable représente un enjeu de taille.

Il suffit de constater qu'à l'heure actuelle, la Ville de Montréal peine à trouver les budgets nécessaires pour financer les projets de logements sociaux en cours de planification et de réalisation. Dans ces projets, le souhait d'atteindre une qualité écologique par une certification reconnue, telle que LEED, est très souvent écarté par les services de la Ville, et ce, en dépit des demandes répétées de Saint-Laurent d'assurer une qualité d'architecture et de construction durable certifiée.

Il serait donc nécessaire de prévoir les budgets conséquents pour les nouveaux projets en vue d'atteindre une certification zéro carbone qui est plus exigeante que LEED. La tâche peut-être encore plus compliquée pour la mise aux normes et la rénovation du parc immobilier de logements sociaux existants. Ce financement nécessite également la participation des gouvernements provincial et fédéral.

11. UNE VILLE QUI MET L'HUMAIN, SA SÉCURITÉ ET SA QUALITÉ DE VIE AU CŒUR DE LA MOBILITÉ

Avec un territoire extrêmement sollicité en termes d'occupation du domaine public, Montréal devra mettre l'accent dans ce document sur la nécessité d'instaurer de meilleures pratiques en matière de coordination des travaux provenant de l'interne ou de l'externe. Les répercussions d'un tel manquement touchent plusieurs enjeux sensibles d'une ville.

Le Projet de Ville doit jeter les bases d'un nouveau modèle de gestion des entraves dans le milieu urbain qui assure aux Montréalaises et aux Montréalais une qualité de vie et une sécurité supérieures, en plus d'une réduction de la pollution liée à ces activités de construction, d'entretien ou d'amélioration.

12. SYNTHÈSE DES SUGGESTIONS DE SAINT-LAURENT

- Le Projet de Ville et le nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) devraient aborder d'emblée non seulement les atouts de Montréal, mais également les enjeux et les défis auxquels nous avons à faire face à l'heure de la transition écologique. Ils devraient permettre de comprendre, de prime abord, le défi à relever pour que Montréal puisse construire sur ses atouts une ville d'avenir plus verte, plus saine, plus écologique, plus inclusive, plus attrayante et innovante.
- Le Projet de Ville et le PUM devraient traiter de la gouvernance à travers l'ensemble des objectifs et des chemins de transition proposés. Ils devraient accompagner ces objectifs par des moyens de mise en œuvre qui assureront l'adhésion de la population et la mobilisation de tous les acteurs privés et publics. Ces moyens devraient inclure les mécanismes de concertation, de collaboration et de financement qui intègrent tous les échelons de la gouvernance municipale, régionale, provinciale et fédérale.
- L'objectif d'atteindre une ville carboneutre d'ici 2050 devrait être accompagné par des actions concrètes pouvant assurer sa mise en œuvre. Ces actions devront inclure un calendrier des changements à apporter à la législation et les dates projetées pour leur entrée en vigueur en vue d'atteindre les objectifs en 2050. Plusieurs exemples de réglementations laurentiennes favorables au développement durable pourraient être élargies à l'ensemble de la Ville.
- Les chemins de transition proposés devraient également être accompagnés par des moyens de mise en œuvre pour chacun des objectifs visés.
- L'objectif d'atteindre une consommation énergétique nette zéro devrait être accompagné par les normes et les actions spécifiques permettant leur mise en œuvre en lien avec la législation provinciale.
- L'objectif d'intégrer la gestion écologique des eaux de pluie dans les quartiers nouveaux ou existants devrait être accompagné par des moyens de mise en œuvre et des mécanismes pouvant assurer leur financement. Le défi se révèle d'autant plus important dans les quartiers existants où cela nécessite le réaménagement du réseau routier et le remplacement des infrastructures existantes par de nouveaux systèmes compatibles avec la biorétention.
- L'objectif de créer des quartiers complets avec une desserte équilibrée en commerces et en services de proximité devrait être accompagné par des outils et des leviers qui assureront l'adhésion des acteurs concernés, notamment les commerçants, les propriétaires fonciers et les promoteurs.
- L'objectif d'intégrer les infrastructures de transport au milieu urbain devrait être accompagné par des actions concrètes permettant une telle intégration, notamment le désenclavement et

l'élimination des barrières causées par ces infrastructures. Les actions suivantes devraient être incluses, tout en précisant les partenariats nécessaires pour leur mise en œuvre :

- L'aménagement de passages permettant de contrer l'enclavement causé par le réseau REM en cours de construction.
- L'aménagement de corridors de biodiversité et de liens actifs, tels que la Véloroute Saint-Laurent, dans les emprises des voies ferrées et d'Hydro-Québec.
- L'adoption de normes et la mise en place de mesures comme la plantation d'arbres pour contrer l'effet de la pollution atmosphérique et sonore causée par les infrastructures routières en vue de protéger la population et de « favoriser la santé, la sécurité et l'épanouissement de l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais ».
- Le développement du réseau de transports collectifs pour 2050 devrait mettre en valeur les projets prioritaires de transport structurant suivants :
 - Le prolongement de la ligne orange du métro jusqu'à Laval afin d'assurer l'intermodalité de la station Bois-Franc (REM/Métro/STM) et de limiter la circulation de transit.
 - L'implantation d'une infrastructure de transport structurant sur l'axe de l'autoroute Côte-de-Liesse et du boulevard Cavendish afin de connecter les secteurs résidentiels aux pôles d'emplois et à l'aéroport.
 - La création d'un branding pour le secteur traversé par le chemin de la Côte-de-Liesse, une importante porte d'entrée de la ville.
 - L'implantation d'un axe de transport collectif le long du boulevard Henri-Bourassa afin de relier les stations de métro Du Ruisseau et Bois-Franc avec l'axe Cavendish, les pôles d'emplois et le Technoparc à l'ouest.
- Le Projet de Ville et le PUM devraient intégrer une stratégie visant à fédérer les différents partenaires privés et publics, incluant les différents ordres de gouvernement, et préciser les leviers nécessaires pour favoriser la relance économique de la ville.
- Le Projet de Ville et le PUM devraient aborder de façon précise les moyens visant à consolider les pôles d'emplois et à assurer leur densification et leur desserte en transports actifs et collectifs. Ils devront expliquer comment attirer de nouveaux employeurs dans des créneaux d'innovation qui faciliteront la transition écologique et éviter l'effritement et la fuite de capitaux vers la périphérie.
- Le Projet de Ville et le PUM devraient préciser les moyens concrets favorisant le modèle de l'économie circulaire, incluant les incitatifs et les mécanismes qui permettront de la soutenir.
- Le Projet de Ville et le PUM devraient présenter des pistes spécifiques visant à assurer l'offre équilibrée en équipements collectifs dans tous les quartiers. Ces pistes devront préciser les mécanismes de collaboration avec la gouvernance scolaire, les organismes communautaires et autres intervenants des différents ordres de gouvernement.

- Le Projet de Ville et le PUM devraient préciser les mesures qui seront mises en place pour assurer la décarbonisation du parc immobilier de Montréal, ainsi que les mécanismes de financement de cette décarbonisation, notamment en ce qui concerne le parc immobilier municipal et les logements sociaux et abordables. Ils devront également préciser les moyens mis en place pour assurer la participation des instances provinciales et fédérales pour la décarbonisation des équipements collectifs comme les écoles et les services de santé.