

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050

Rencontres de préconsultation
Secteur de la mobilité
13 et 22 août 2024

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte global

Dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a organisé une série de groupes de discussion, segmentés selon divers secteurs d'activités professionnelles. Les objectifs poursuivis étaient :

- recueillir les perceptions globales sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité;
- identifier les forces et les faiblesses perçues;
- identifier les pistes d'amélioration.

D'une durée moyenne de deux heures et à partir d'un guide d'entretien, les groupes de discussion animés par l'OCPM se sont tenus entre le 6 et le 28 août 2024.

1.2 Synthèse — Mobilité

Le présent compte rendu fait état des commentaires recueillis lors de deux groupes du secteur de la mobilité qui se sont tenus les 13 et 22 août 2024.

Les organismes suivants étaient présents :

- Agence de mobilité durable de Montréal;
- Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM);
- Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal);
- Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM;
- Ex Aequo;
- Imagine Lachine-Est;
- MOVIA;
- Piétons Québec;
- Société Logique;
- Trajectoire Québec;
- Vivre en Ville.

II. IMPRESSION GÉNÉRALE

Dans l'ensemble, le projet de PUM est perçu positivement. Il est décrit comme innovant et ambitieux, quoique qualifié d'irréaliste par plusieurs. L'arrimage entre la mobilité et l'urbanisme est tout à fait pertinent. On souligne également l'accent que met le PUM sur l'échelle humaine et la qualité des milieux de vie.

Cela dit, la faisabilité, c'est-à-dire les capacités financières et politiques de la Ville à remplir les objectifs du projet, est mise en doute. D'autres faiblesses ont été mises en évidence, notamment en matière de :

- mobilité;
- intensification urbaine;
- accessibilité universelle;
- usages du territoire et logistique.

III. VISION

3.1 Une ville *verte, juste et résiliente*

La vision proposée par le projet de PUM est la suivante : en 2050, Montréal est une ville *verte, juste et résiliente*.

Avec cette proposition de vision, on comprend d'abord que la ville en 2050 est *verte* parce qu'elle est écologique.

On comprend ensuite que la ville est *juste* parce qu'elle est démocratique, inclusive et abordable, ainsi que parce qu'elle se préoccupe de l'équité sociale, notamment en tenant compte des besoins des populations vulnérables.

Puis, on comprend qu'elle est *résiliente* parce qu'elle est prête à effectuer la transition climatique et est capable de s'adapter aux défis et crises (pandémies, catastrophes naturelles, crises économiques, etc.).

3.2 Lacunes

Cependant, on souligne que cette vision présente deux lacunes.

Premièrement, on n'y trouve pas l'identité de Montréal en tant que ville culturelle, festive et internationale. Les événements culturels et les festivités sont essentiels à l'identité et la renommée internationale de Montréal et on devrait les retrouver dans la vision du PUM.

Deuxièmement, la notion de qualité de vie y est absente. La vision devrait présenter Montréal comme une ville où il fait bon vivre.

IV. FORCES ET FAIBLESSES

4.1 Forces

- Le projet de tramway sème l'enthousiasme parce que le tramway est plus facile à implanter que le métro, plus accessible pour les personnes avec limitations fonctionnelles, et qu'il constitue un outil de réaménagement urbain.
- Le Chapitre 4 sur les secteurs d'opportunité présente d'intéressantes perspectives sur le développement de la mobilité.
- L'Orientation 10 visant à transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique est louable.
- L'objectif visant à développer des « quartiers 15 minutes » est cohérent avec la volonté de diminuer les déplacements motorisés.
- L'aménagement d'une zone à priorité piétonne (ZPP) dans le Vieux-Port est bien accueilli.
- Le processus de suivi et de reddition de compte est souligné. Par ailleurs, effectuer un processus de révision du PUM aux cinq ans semble approprié.

4.2 Faiblesses

4.2.1 Faisabilité

a) Enjeux

- Bien que ses objectifs soient louables, le projet de PUM reste avare de détails sur la question du financement, notamment en ce qui a trait au transport collectif et au logement. Or, la faisabilité du projet est largement tributaire de l'obtention de fonds supplémentaires de la part des gouvernements provincial et fédéral. Notons que
 1. le gouvernement du Québec a récemment fermé la porte à des contributions supplémentaires aux villes pour le transport collectif, et ce, dans un contexte où le secteur souffre déjà de sous-financement depuis plusieurs années;
 2. les municipalités, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada ne s'entendent pas sur la stratégie à adopter pour financer la construction de nouveaux logements, ce qui ralentit la réalisation des projets immobiliers, et ce, dans un contexte de crise du logement.
- L'acceptabilité sociale prend trop de place dans les projets immobiliers. Les consultations publiques allongent les délais et le droit de référendum permet à une minorité de personnes d'annuler des projets.
- Les objectifs en matière de transport collectif sont irréalistes. Lorsqu'on tient compte de la lenteur de mise en œuvre de projets comme le REM ou le

prolongement de la ligne bleue, qui avaient pourtant tous les outils pour réussir (soutien financier des gouvernements, soutien des spécialistes et de la population), on voit difficilement comment la Ville pourra ajouter plus de 300 km d'infrastructures au réseau de transport collectif structurant d'ici 2050.

- Le projet d'atteindre la carboneutralité en 2050 est irréaliste parce que les cibles de décarbonation sont trop ambitieuses et non contraignantes.
- Plusieurs projets de transport collectif structurant, notamment le tramway, ne sont pas soutenus par des études. Ils prêtent donc flanc à la critique, ce qui pourrait nuire à leur mise en œuvre.
- Le PUM laisse beaucoup de leviers aux arrondissements. Il est difficile de garantir l'atteinte des cibles établies en l'absence de balises claires qui ne pourront pas être contournées par les arrondissements, d'autant plus qu'on laisse le soin aux arrondissements de hiérarchiser les objectifs en se dotant d'un PLUM.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Entamer une large réflexion sur le financement du transport au Québec en partenariat avec les autres grandes villes de la province. Faire des représentations auprès du gouvernement provincial afin de revoir les parts de financement accordées aux infrastructures de transport motorisé individuel et celles accordées au transport collectif. S'inspirer du modèle ontarien, qui, contrairement au Québec, finance les infrastructures du second dans une plus grande proportion que celles du premier.
- Développer de nouveaux outils permettant à la ville d'aller chercher du financement additionnel (taxe kilométrique, péage urbain, etc.) et utiliser les leviers de financement que la Ville possède déjà (taxes, contribution des automobilistes au transport en commun, tarifs de stationnement, etc.).
- Donner à la Ville ou aux arrondissements le pouvoir d'aller de l'avant avec certains projets immobiliers en dépit de l'opposition de la population.
- Proposer des cibles mesurables de décarbonation moins ambitieuses et les rendre contraignantes en les enchâssant dans la réglementation municipale.

4.2.2 Mobilité

a) Enjeux

- Bien que louables, les objectifs de repartage de l'espace de la rue et de réduction du nombre de voitures feront indubitablement face à une opposition citoyenne. À titre d'exemple, le retrait de places de stationnement a engendré des mouvements de contestation dans certains secteurs.

- Les cibles d’emprise publique des rues consacrée au transport actif et collectif ainsi qu’aux infrastructures vertes pourraient être plus ambitieuses eu égard aux cibles relatives à la proportion de déplacements réalisés en transport actif et collectif.
- L’Orientation 1 oublie l’aspect humain. Il est beaucoup question d’infrastructures, d’équipements, de service et de territoire, mais peu des personnes qui les utilisent.
- L’Orientation 1 ne tient pas compte de la notion de « promenabilité » des quartiers, c’est-à-dire la possibilité de se promener à pied — de flâner — d’un quartier à l’autre de manière sécuritaire et agréable.
- L’Orientation 10 tient beaucoup compte du point de départ des déplacements quotidiens (secteurs résidentiels), mais peu des générateurs de déplacement (pôles économiques, industriels, culturels, etc.).
- Le PUM ne mentionne jamais le transport de marchandises par le transport actif et collectif (ex. : conteneurs transportés par vélo ou tramway).
- Certains choix dans le réseau de transport actif et collectif relèvent davantage de considérations politiques que de données probantes. En d’autres termes, certains choix semblent avoir été faits en réponse à des pressions citoyennes locales sans égard à leur impact sur la mobilité globale de la ville.
- Si les mesures visant à réduire le transport motorisé individuel dans un secteur ne sont pas accompagnées d’une augmentation des infrastructures et du service de transport actif et collectif dans ce même secteur, les mesures entraveront la mobilité plutôt que de l’encourager. Par exemple, la réduction des seuils minimaux de stationnements est louable, mais on doit en même temps proposer des solutions de rechange à l’utilisation de la voiture.
- Le tarif des titres de transport collectif est trop élevé pour les personnes à faible revenu.
- Certaines sections du territoire de l’archipel et de ses cours d’eau ne sont pas bien desservies par les infrastructures de transport actif et collectif.
- Le service de train de banlieue n’est pas adéquat. Cela rend difficiles les déplacements en transport collectif entre Montréal et les banlieues.
- Les grands espaces pour voitures (ex. : grand stationnement) sont difficiles à traverser de façon sécuritaire à pied.

b) Propositions et pistes de solution

- Lancer des campagnes d’information sur le transport actif et collectif en partenariat avec des organismes communautaires. D’abord, la population doit connaître les objectifs de la Ville en termes simples. Ensuite, il faut exposer les avantages du transport actif et collectif, à savoir la réduction de la congestion routière, la réduction du coût de la vie (se déplacer en transport actif et collectif coûte moins cher que de se déplacer en voiture), l’amélioration de la qualité de l’air, etc. Cibler en priorité les générateurs de déplacement (pôles d’emploi, secteurs résidentiels).

- Interdire la promotion des voitures sur le territoire de la ville (ex. : panneaux publicitaires, exposition de véhicules lors de festivals, etc.).
- Viser des cibles de repartage de l'espace de la rue plus ambitieuses qu'un minimum de 30 % de l'emprise publique consacrée au transport actif et collectif ainsi qu'aux infrastructures vertes.
- Parler davantage de l'aspect humain dans l'Orientation 1 en mettant l'accent sur l'impact qu'auront les objectifs sur le quotidien des gens.
- Intégrer la notion de « promenabilité » à l'Orientation 1.
- Ajouter une cible à l'Orientation 10 qui tient compte des générateurs de déplacements (ex. : « En 2050, 100 % de la population montréalaise a accès à deux services de mobilité partagée — active et motorisée — à moins de 15 minutes de marche de son lieu de travail »).
- Ajouter un paragraphe sur le transport de marchandises par le transport actif et collectif dans l'Orientation 10.
- Faire des représentations auprès des arrondissements et des gouvernements provincial et fédéral afin qu'ils donnent priorité aux projets de transport actif et collectif dont l'impact positif sur la mobilité globale du territoire est appuyé par des données probantes.
- S'assurer que les mesures visant à réduire le transport motorisé individuel dans un secteur sont accompagnées d'une augmentation des infrastructures et du service de transport actif et collectif dans ce même secteur. Par exemple, lorsqu'on retire des places de stationnement dans un secteur, il faut donner des solutions de rechange à la population locale (autopartage, transport collectif structurant, etc.).
- Donner une allocation à la mobilité collective aux personnes à faible revenu afin de permettre à cette population d'utiliser le transport collectif.
- Augmenter le nombre de lignes et la fréquence de service des navettes fluviales, notamment près de l'archipel. Améliorer la desserte de transport actif et collectif dans les sections de l'archipel et des berges en déficit.
- Augmenter le nombre de lignes et la fréquence de passage des trains de banlieue.
- Aménager des passages piétons sécuritaires qui permettent de traverser les grands espaces pour voitures, particulièrement près des générateurs de déplacements. Ajouter une cible de corridors piétons reliant les secteurs résidentiels aux générateurs de déplacements.

4.2.3 Intensification urbaine

a) Enjeux

- Tout ce qui ressemble à la densification revêt toujours un caractère délétère pour une partie de la population qui craint la dégradation de sa qualité de vie et la défiguration de la trame urbaine. Tant que la population ne verra pas la densification comme désirable, l'opposition à la densification demeurera. Par ailleurs, plusieurs ne saisissent pas bien le concept d'intensification urbaine qu'ils confondent avec celui de densification.
- Les objectifs d'intensification urbaine semblent surtout pensés en fonction des terrains disponibles et non en fonction des infrastructures d'eau, d'électricité ou de transport structurant.
- L'intensification, à l'instar de la densification, peut mener à l'embourgeoisement. Plusieurs quartiers populaires se sont embourgeoisés avec la densification.
- Les cibles voulant que chaque personne habite à moins de 15 minutes de marche des ressources principales du quotidien sont louables. Cependant, on pourrait faire plus pour remédier aux déserts alimentaires.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Lancer des campagnes d'information sur ce en quoi consiste l'intensification et comment elle se distingue de la densification. Mettre l'accent sur les avantages de l'intensification urbaine.
- Concentrer les objectifs d'intensification urbaine autour des infrastructures de transport structurant. S'assurer que les infrastructures d'eau et d'électricité sont adéquates pour soutenir l'intensification.
- Prendre des mesures afin que l'intensification urbaine ne mène pas à l'embourgeoisement de quartiers populaires.
- Ajouter une cible garantissant l'accès aux commerces d'alimentation à moins de 15 minutes de marche pour toute la population montréalaise.

4.2.4 Accessibilité universelle

a) Enjeux

- Les besoins en matière d'accessibilité universelle demeurent peu connus de la population générale.
- Les objectifs et cibles font rarement mention de mesures d'accessibilité universelle. Cela amène le risque que les arrondissements ignorent la question de l'accessibilité dans l'élaboration des PLUM.

- Montréal ne fait pas bonne figure en matière d’accessibilité du transport collectif. À titre d’exemple, plusieurs stations de métro ne possèdent pas d’ascenseur.
- Le PUM parle beaucoup d’abordabilité des logements, mais peu d’accessibilité.
- Les bâtiments patrimoniaux sont rarement accessibles aux personnes avec limitations fonctionnelles. En raison de leur caractère patrimonial, la Ville refuse souvent d’effectuer les modifications nécessaires pour les rendre accessibles.
- Les petits commerces de proximité demeurent peu accessibles aux personnes avec limitations fonctionnelles parce que la réglementation ne les oblige pas à être accessibles qu’à partir d’une certaine superficie.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Lancer des programmes de sensibilisation sur l’accessibilité universelle à travers la ville.
- Ajouter des mesures d’accessibilité universelle aux objectifs et cibles afin de contraindre les arrondissements à adopter des mesures d’accessibilité dans leurs PLUM.
- Profiter des secteurs d’opportunité pour améliorer l’accessibilité du transport collectif. Ces secteurs représentent une occasion idéale pour tenter d’instaurer des normes l’accessibilité plus élevées.
- Intégrer des normes d’accessibilités au Chapitre 6 (document complémentaire) qui sont plus ambitieuses que celles de la Loi sur le bâtiment du Québec, notamment pour les bâtiments patrimoniaux et les commerces de proximité.

4.2.7 Usages du territoire et logistique

a) Enjeux

- Il y a peu de notions d’expérimentation urbaine dans le PUM. Pourtant, la Ville en a fait plusieurs au cours des dernières années (partage de voitures, de vélos, de cuisines, serres urbaines, etc.).
- On ne retrouve pas dans le PUM la notion de temporalité urbaine, c’est-à-dire la reconnaissance que des territoires peuvent avoir des usages différents en fonction du moment de la journée. Cela permettrait de planifier les usages et la logistique de manière plus efficace et appropriée.

b) Proposition et piste de réflexion

- Moduler les usages de certains territoires en fonction des temporalités urbaines. Par exemple, on pourrait fermer une rue au transport motorisé seulement en soirée alors que des événements culturels s’y tiennent.