



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 consultations publiques de Montréal dans le cadre de la consultation publique Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal

24 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 sous une logique de densification intelligente	6
1.2 Améliorer l’encadrement administratif pour accélérer l’investissement immobilier privé.....	10
2. Définir une trajectoire claire pour le développement du réseau de transports	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 réalisation : une gouvernance efficace.....	19
Conclusion	19
Annexe 1 – Synthèse des recommandations	20
Annexe 2 – Recommandations de la Chambre pour le Projet de Ville.....	22

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, 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 acteur 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 ou 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 plan d'urbanisme et de mobilité de manière. Le dernier plan d'urbanisme de la Ville date de 2004 et que son plan de transport remonte à 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 bien réussi au fil du temps à répondre aux besoins de sa population, même lors des périodes de forte croissance démographique, que ce soit lors des grandes vagues d'immigration, de l'exode rural d'après-guerre, ou encore de 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 piste cyclable en réponse à un engouement prononcé dans la population et à l'urgence de réduire l'empreinte carbone de la société montréalaise, et la gestion difficile des 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 logement. 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 des 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 Plan d'urbanisme et de mobilité, 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 compte aussi du désir d'une partie de la population de se déplacer en voiture privée. Le PUM devra identifier les artères de transit nécessaire au mouvement de marchandises.

S'assurer d'une 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 envisage la ville comme un tout cohérent, comme une vraie métropole.

¹ CCMM, *Bâtir plus, plus vite et mieux*. 2023. En ligne. [La Chambre présente ses recommandations pour l'avenir de l'habitation dans la métropole qui répond aux besoins d'habitation \(ccmm.ca\)](https://www.ccmm.ca/fr/la-chambre-presente-ses-recommandations-pour-lavenir-de-lhabitation-dans-la-metropole-qui-repond-aux-besoins-dhabitation)

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, où se trouvent 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 retrouve aussi près des deux tiers des entreprises exportatrices du Québec et 70 organisations internationales, dont l'OACI, une entité de l'ONU.

Montréal compte aussi sur son territoire des actifs stratégiques clés, tels que le Port de Montréal, son réseau ferroviaire, et son 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 une 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 manière que les échanges entre le monde académique et les citoyens soient continus et mutuellement bénéfiques.

Enfin, les universités de Montréal accueillent près de 190 000 étudiants, dont 40 000 internationaux venus de 150 pays différents. Pour une grande partie de ces étudiants, Montréal est devenue leur 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 pour 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 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.

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

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 contribue à son charme distinctif. L'aménagement d'espaces publics propices à des événements culturels, à des œuvres d'art publiques et à des lieux de diffusions doit être favorisé.

Nous recommandons également que le PUM comprenne une proposition pour l'aménagement d'un lieu dédié aux grandes célébrations, notamment sportive. 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 encore les performances de nos athlètes lors des grandes compétitions internationales (Olympiques, Coupe du Monde...).

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. Cela touche également les stratégies d'animation dans les espaces publics. Le PUM doit tenir compte de cette nordicité, en particulier lorsqu'il est question d'infrastructure 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 sont affectés par l'hiver. La manière dont on pense les déplacements doivent forcément prendre en compte les obstacles liés au caractère hivernal 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 sous une logique de densification intelligente

Dans le cadre du PUM, la Ville devra veiller à faciliter la croissance d'offre d'habitation et à créer les conditions qui permettent de développer une offre résidentielle suffisante. Sans une approche basée sur la densification et particulièrement des aires TOD (Transit-Oriented-Development), nous risquons de

continuer à disperser les projets d'habitation, d'engendrer des coûts supplémentaires en infrastructures et services publics, et de nous éloigner de nos objectifs de réduction de l'empreinte carbone collective.

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 une résistance citoyenne face aux nouveaux projets immobiliers qui proposent une certaine hauteur ou qui s'écarte 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. Au besoin, la Ville 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 d'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 aux 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 millions de dollars au SRB Pie-IX, au moins 7,6 milliards de dollars à l'extension de la ligne bleue du métro, et 7 milliards de dollars 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 à travers 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 à travers le 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 des axes de transport collectifs, les niveaux d'intensification urbaine doivent être rehaussés. Actuellement, nous observons des zones où l'intensification urbaine prévue est qualifiée de douce alors qu'un développement de réseau de transport structurant est prévu.

Certains pourront dire que ce sont des seuils minimaux et qu'un plus fort niveau de densité 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 densités aux abords des axes de transport collectifs doivent être rehaussés considérablement. Sans quoi, nous nous privons d'un potentiel immense 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 transports collectifs 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 opportunité pour innover et 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 déjà 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 des hauteurs est le principal, voire l'unique, critère sous lequel les projets de densification sont scrutés et critiqués. Cependant, il est maintenant reconnu par bon nombre d'architectes et

d'urbanistes l'importance de construire des habitations suffisamment hautes pour permettent 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 8 étages favorisent une animation urbaine et des interactions entre citoyens tout en y aménageant des espaces de vies 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-chaussé, tout en accordant une attention particulière à l'architecture et au paysage urbain. Le PUM doit encourager de tels standards afin de créer de réels 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 manière à concevoir des projets porteurs et qui créent des milieux de vie. Une partie de la solution réside dans la manière dont on définit les villes à travers les règlements d'urbanisme. Au Québec, bien que les municipalités puissent inclure des paramètres de densité dans leur réglementation d'urbanisme, la loi actuelle ne précise pas la manière dont ces obligations doivent être définies (comme 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.

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

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

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 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 en hauteur sont trop souvent insuffisants pour permettre l'implantation de commerces et de services. Cela va directement à l'encontre du concept de 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, équivalant à près de 15 000 logements sur les espaces considérés.

Si on s'y prend correctement, le secteur Bridge-Bonaventure a le potentiel 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. Mais pour que cela se matérialise, il faut hausser les hauteurs permises, tout en favorisant l'aménagement d'espaces verts et de places publiques au sol. C'est à cette condition qu'on y retrouvera 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 transports collectifs.

Recommandation 3 : Identifier les secteurs stratégiques à redévelopper et implanter des seuils minimaux de densité suffisants pour permettre leur revitalisation tout en permettant aux promoteurs, investisseurs et aux sociétés de transport de bien les cibler.

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 en subissent les impacts les plus durs. Par jeu de domino, les ménages mieux nantis accaparent les logements disponibles, font pressions sur les prix, et

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* CCMM.

à la fin, ce sont les ménages vulnérables qui 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 unités, 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, où le nombre est tombé à 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 lors des dernières années, et répondre à la demande actuelle et future. La bonne nouvelle : les promoteurs ont démontré dans le passé qu'ils peuvent construire plus et plus vite, si les conditions sont favorables.

Nous croyons qu'une approche ambitieuse, bien modulée à travers le temps, est essentielle pour répondre à la crise. La Ville, à travers le PUM, 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 chantiers à 12 000 logements par année pour les 10 prochaines années. Cette projection de la demande est similaire 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 une contribution significative pour résoudre la crise actuelle.

Les promoteurs immobiliers ont pourtant besoin d'un cadre réglementaire clair et des délais d'approbation réduits pour contribuer à hausser 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 cela relève de processus imprévisibles⁷.

À cet égard, il n'est pas rare que des projets soumis à de longues procédures, pouvant durer plusieurs années et qui, à terme, vont échouer 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 10 ans et 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, lors du développement du quartier Bo01 à Malmö, en Suède, la municipalité a introduit de nouvelles méthodes collaboratives. Dès la phase de planification, la ville a engagé les promoteurs pour élaborer un plan global, identifier les contraintes et fixer des objectifs réalistes. La Ville doit s'engager à mieux encadrer les processus de manière à laisser moins de place à des décisions arbitraires et à permettre une plus grande prévisibilité pour les promoteurs.

Enfin, nous n'avons pas obtenu de démonstration des progrès réalisés par la Cellule facilitatrice mise en place en 2021 et qui devait accélérer les autorisations de projets et améliorer l'expérience des promoteurs immobiliers à travers des projets pilotes. Le PUM doit à cet égard être très clair : les promoteurs ne doivent pas se retrouver à la merci d'exigences additionnelles de la part des arrondissements lorsque les projets

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

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

ont obtenu l'approbation de la ville-centre. Il ne doit y avoir qu'un seul lieu d'évaluation et de décision sur l'autorisation des projets.

Recommandation 4 : Garantir une plus grande prévisibilité de développement en :

- a) **instaurant des mécanismes formels de collaboration et de concertation entre la Ville de Montréal et les promoteurs en amont aux appels d'offres ;**
- b) **éliminant la possibilité que des arrondissements puissent imposer des exigences additionnelles aux promoteurs dès lors que les projets auront obtenu l'aval de la Ville centre.**
- c) **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 SCHL a examiné les charges fiscales de la densité et a conclu, en étudiant le cas de Montréal, Terrebonne et Brossard, 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 pour le financement du transport collectif (REM) et le logement social.

Ceci 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 ces logements⁹.

Il est crucial de ne pas imposer des redevances de développement excessives, et ce particulièrement dans les zones TOD, afin de ne pas freiner le développement et 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 de faire usage des mécanismes d'incitatifs de densité applicable 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 être applicable aussi lorsqu'un projet immobilier inclut des aménagements publics verts, accessibles à l'ensemble des résidents d'un quartier.

Toutes nos analyses démontrent que les obstacles réglementaires et les fardeaux administratifs et financiers doivent être allégés, sans quoi, les mises en chantiers ne pourront atteindre le rythme qui est espéré et 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.

⁸ SCHL, *Le marché sous la loupe, Frais gouvernementaux applicables à l'aménagement résidentiels 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>]

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. Montréal, à travers le PUM, doit s'engager à construire des quartiers mixtes où nous retrouvons une diversité des usages, des fonctions et des populations.

La Ville doit éviter à tout prix de créer des ghettos, qu'ils soient sociaux ou économiques. C'est vital pour préserver le caractère inclusif et dynamique de Montréal. En promouvant la mixité, nous prévenons d'ailleurs la marginalisation de certains groupes. Ainsi, la consécration du marché d'habitation au hors marché doit se faire selon des principes de mixité. À cet égard, 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 plus 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 logement abordable pour les 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 gouvernements supérieurs pour construire des logements abordables et sociaux.

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

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 amener le transport collectif, mais plutôt déployer le transport collectif concurremment avec le développement des quartiers.

Le PUM prévoit près de 300 kilomètres de nouveaux axes de transports collectifs. Cette cible ambitieuse s'aligne parfaitement avec les grands principes des métropoles vertes. Depuis des années la Chambre insiste sur l'importance d'adopter une vision et une planification de longue haleine. Nous croyons que planifier l'expansion du réseau en cadence continue, année après année, est primordial. À cet effet, la vision du PUM, est bonne. L'offre de transport collectif doit être réfléchi en réseau plutôt que par « à coup ».

Dans sa version actuelle, le PUM planifie en trois temps le déploiement du réseau de transport collectif : 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 donner une prévisibilité aux investisseurs.

Clairement, il faudra faire des choix. Ces cibles doivent être accompagnées d'une stratégie claire de déploiement. L'idée étant que cette vision se transpose concrètement et de manière prévisible. Sans stratégie claire de déploiement et de séquençage, 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'ARTM et le gouvernement provincial, élaborer un plan de transport collectif visant à identifier et prioriser les axes de développement 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 millions de dollars par kilomètre, contre 1 milliard de dollars 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, à l'exemple de 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 milliards de dollars, sans 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 aux sociétés de transport du Québec un financement prévisible 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 n'est financièrement autonome, nécessitant systématiquement des contributions des paliers gouvernementaux supérieurs en complément des fonds des agglomérations urbaines.

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 en :

- a) Mettant en place des mécanismes de financement efficaces en collaboration avec les paliers de gouvernement supérieur ;**
- b) Explorant de nouvelles approches pour assurer la réalisation des projets de transport collectif, telles que la possibilité d'intégrer un co-développeur**

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. Le Devoir. «CDPQ Infra propose un tramway à Québec pour 7 milliards». 12 juin 2024 [CDPQ Infra propose un tramway à Québec pour 7 milliards | Le Devoir](#)

c) 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 individuels

On assiste depuis plusieurs années à des transformations profondes en matière de transports individuels.

La venue 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 doit prévoir des solutions.

De même, le déploiement de nouveaux moyens de transports individuels hétéroclites demeure un enjeu. La trottinette électrique, le quasi-scooter électrique, la planche à rouler électrique, voire le vélo électrique rapide, sont autant d'innovation qui séduit les jeunes. Écologiques, rapides, relativement peu coûteux, il est probable qu'on assiste à une normalisation de leur usage, à l'exemple de ce qu'on observe dans d'autres grandes métropoles. Le PUM doit inclure une réponse à cette tendance.

Le déploiement progressif de l'autopartage et son adoption plus large depuis quelques années témoigne d'un besoin différent de l'accès à un véhicule pour des déplacements privés. C'est le juste à temps, idéalement pas très loin de chez moi, et de plus en plus un véhicule spécifique pour mon type de besoin (déplacement dans la ville, pour des courses ou autre; sortie le week-end, seul ou en famille; déplacement d'objet plus imposant...). La planification de l'aménagement du territoire doit intégrer une demande probable croissante pour ce type de service.

De même, la venue du concept de taxi sur application a modifié pour plusieurs les attentes. On ne cherche plus un poste de taxi, on fait l'appel sur son application et on ne sort à l'extérieur qu'au moment de l'arrivée de la voiture. 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 de l'espace de stationnement sur rue.

La voiture autonome ne sera peut-être pas individuelle. Si elle est collective, à l'image de l'autopartage, alors il faudra se demander où elles se gareront et où et quand elles se rechargeront. L'usage d'espaces 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 capacités de stationnement sur 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 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 actualiser le plan en fonction du déploiement de nouvelles technologies en matière de transport individuel.

Identifier les axes de transit routier à préserver pour garantir une 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, à double ou triple sens, sont indispensables pour les trajets interquartiers, les déplacements domicile-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 dans une ville comme Montréal, qui est une plaque tournante du transport de marchandises. L'objectif est d'assurer une 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 solutions, le PUM doit préciser ce qui constituera le réseau des artères de transit (des artères qui possèdent au moins deux voies libres d'entraves par directions). Le PUM 2050 doit permettre d'identifier clairement les artères de transit essentiel pour le déplacement des marchandises et des biens à travers la ville et qui, pour cette raison, ne doivent pas subir de réductions de voies ou d'autres entraves. Une telle identification 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 B96a est un exemple de boulevard où deux voies de circulation sont préservées afin de relier les différentes zones de Berlin. 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 : Identifier 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 empreinte 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 pour 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

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, la nécessité de réunir à proximité tous les services d'aide à la décision et à la gouvernance d'entreprises, sont tous des facteurs qui alimenteront la demande pour des 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 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

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

¹³Jean Laurin. *Tour d'horizon de l'offre immobilière dans le Grand Montréal*. JBC média. 7 décembre 2023. [N°2 - décembre 2023 \(milibris.com\)](#).

anticipation permettra de soutenir l'essor économique à long terme, tout en préservant l'attractivité du centre-ville comme un pôle incontournable pour les entreprises locales et internationales.

Recommandation 11 : Intégrer la planification d'espaces à bureau 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 grâce au sentiment de sécurité qu'elle inspire. Ainsi, il est essentiel que le centre-ville soit également un lieu sécuritaire, offrant une gamme complète de services adaptés aux résidents, travailleurs, étudiants et 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, 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 disponibles. Le milieu des affaires de Montréal est préoccupé par cette situation et s'engage, notamment à travers le Mouvement pour mettre fin à l'itinérance à Montréal pour soutenir des initiatives visant à mettre fin à l'itinérance.

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 et mettre en œuvre une telle stratégie. Toute pression financière additionnelle liée à l'itinérance devrait être pleinement compensée par le gouvernement provincial.

À travers le PUM, la Ville doit 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, l'aménagement d'espaces qui découragent le dépôt sauvage d'ordures, ou encore par l'entretien constant des 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 à travers 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 XXX afin d'engager l'ensemble de l'écosystème pour la relance verte du centre-ville. À travers cette étude, plusieurs recommandations ont été formulées, que nous jugeons pertinentes dans le cadre des réflexions entourant le PUM.

Nous croyons que le PUM doit contribuer de faire du centre-ville un espace d'accélération de la transition écologique et un laboratoire vivant d'innovation, tant en matière d'aménagement et d'immobilier durable, que de pratiques d'affaires écoresponsables, qu'en mobilité durable. En matière de mobilité, le centre-ville a le potentiel, par sa forte densité et sa concentration des déplacements, 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 du changement climatique 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, mais avait 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 s'adapter aux conditions et aux risques environnementaux est ultimement liée à la manière dont on occupe et aménage 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 aux aléas climatiques des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique) n'est relié à aucune cible et indicateur précis. Pourtant, ces objectifs sont au cœur de la préparation de la ville face aux 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.

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

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

Ces quartiers sont 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 les

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

panneaux solaires, les systèmes de géothermie, ainsi que 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 d'audace 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 standards 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 standard pour les futurs développements urbains.

5. De la vision à réalisation : une gouvernance efficace

La réussite du PUM reposera sur sa capacité de mise en œuvre et de 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 ralentir, voire bloquer, alors que 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, nombreuses questions et zones grises demeurent concernant l'agencement et la priorisation des actions de la Ville. Les cibles et objectifs ambitieux du PUM exigent des choix stratégiques. Il est crucial que la Ville, dans son plan d'action, établisse une hiérarchisation claire des interventions 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 pleinement réaliser ses ambitions.

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

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

- ***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.***
- ***En établissant un plan d'action clair et hiérarchisé, détaillant les priorités et interventions nécessaires pour atteindre les ambitions du PUM***
- ***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 se doter des conditions nécessaires pour bâtir une ville abordable et durable. Nous sommes convaincues que la clé pour atteindre ces deux objectifs réside par une 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 transports collectifs 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 : Identifier les secteurs stratégiques à redévelopper et implanter seuils minimaux de densité suffisants pour permettre leur revitalisation tout en permettant aux promoteurs, investisseurs et aux sociétés de transport de bien les cibler.

Recommandation 4 : Garantir une plus grande prévisibilité de développement en :

- a) instaurant des mécanismes formels de collaboration et de concertation entre la Ville de Montréal et les promoteurs en amont aux appels d'offres ;
- b) éliminant la possibilité que des arrondissements puissent imposer des exigences additionnelles aux promoteurs dès lors que les projets auront obtenu l'aval de la Ville centre.
- c) 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'ARTM et le gouvernement provincial, élaborer un plan de transport collectif visant à identifier et prioriser les axes de développement selon une logique d'ordonnement stratégique.

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

- a) Mettant en place des mécanismes de financement efficaces en collaboration avec les paliers de gouvernement supérieur ;
- b) Explorant de nouvelles approches pour assurer la réalisation des projets de transport collectif, telles que la possibilité d'intégrer un co-développeur :

Déterminant les axes prioritaires à développer et en établissant une trajectoire temporelle claire et réaliste.

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

Recommandation 10 : Identifier 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 empreinte sur les axes nord-sud et est-ouest.

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

Recommandation 12 : Renforcer la sécurité et la propreté du centre-ville à travers 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 standard pour les futurs développements urbains.

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

- 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.
- En établissant un plan d'action clair et hiérarchisé, détaillant les priorités et interventions nécessaires pour atteindre les ambitions du PUM
- Instaurant des mécanismes de suivi et de reddition de compte efficaces et transparents

Annexe 2 – Recommandations de la Chambre pour le Projet de Ville

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2022) et Plan d'urbanisme et de mobilité 2050	
Recommandation	Prise en compte (oui, non, partiellement)
Recommandation 1 : Réviser à la hausse les seuils de densification afin d'atteindre les objectifs fixés par la Ville en matière d'augmentation de l'offre de logements, d'abordabilité, de développement durable et de développement économique.	Partiellement
Recommandation 2 : Moduler la hauteur des bâtiments permise selon les secteurs en encourageant la construction d'habitations d'une hauteur de six à huit étages dans les quartiers et d'une hauteur de quinze étages et plus près des stations de transport en commun actuelles ou planifiées	Partiellement
Recommandation 3 : Poursuivre le travail de concertation avec la CMM afin de tendre vers les mêmes objectifs en matière d'aménagement de manière à limiter l'exode rural.	Non
Recommandation 4 : Établir formellement des mécanismes de collaboration entre le gouvernement provincial, la Ville de Montréal et les promoteurs immobiliers dans l'objectif d'accroître l'offre d'habitation, notamment grâce à un chef de projet comme contact unique pour les projets d'importance.	Non
Recommandation 5 : Mettre en place des mécanismes de planification et de conception de projets de développement urbain qui intègrent, en amont des appels d'offres et en toute transparence, des promoteurs et des développeurs, afin de dresser le plan d'ensemble de ces projets, d'évaluer les contraintes et de définir des objectifs réalistes.	Non

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2022) et Plan d'urbanisme et de mobilité 2050	
Recommandation	Prise en compte (oui, non, partiellement)
Recommandation 6 : Encourager l'expérimentation et l'innovation urbaine en facilitant les processus réglementaires.	Non
Recommandation 7 : S'inspirer des meilleures pratiques pour favoriser la construction et la rénovation écoénergétiques des bâtiments résidentiels.	Oui
Recommandation 8 : En collaboration avec l'ARTM et les autres ordres de gouvernement, adopter rapidement un plan itératif de transport en commun afin d'établir une cadence en matière de planification et de réalisation de projets en déterminant à l'avance les corridors de transport collectif et en obtenant un financement conséquent.	Oui
Recommandation 9 : Adopter un plan de transport dans la ville dans une perspective de complémentarité de manière à favoriser le transport actif et collectif tout en assurant une plus grande fluidité du transport de personnes et de marchandises via des axes de transit clairement identifiés.	Partiellement
Recommandation 10 : Énoncer une vision claire et des paramètres définis afin de planifier et d'encadrer le développement économique et territorial de certaines zones industrielles déjà existantes telles que le secteur de la Pointe-de-l'Île.	Oui
Recommandation 11 : Reconnaître l'importance des lieux d'entreposage pour le rôle de Montréal comme plaque tournante logistique en prévoyant des zones propices à leur développement.	Oui

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2022) et Plan d'urbanisme et de mobilité 2050	
Recommandation	Prise en compte (oui, non, partiellement)
Recommandation 12 : Agir rapidement pour la requalification des bâtiments patrimoniaux en mettant sur pied un fonds mixte de requalification du patrimoine afin de susciter et d'accélérer les projets publics et privés.	Partiellement
Recommandation 13 : Veiller à ce que le Plan d'urbanisme et de mobilité prenne en considération la place unique du centre-ville pour le développement urbain et la mobilité de Montréal.	Oui
Recommandation 14 : Aménager le centre-ville de Montréal de manière à permettre une plus grande adaptabilité face aux changements climatiques.	Oui