



# PUM Montréal 2050

Mémoire présenté par Vivre en Ville

Christian Savard, directeur général  
Septembre 2024

Suivez-nous sur



# Quelques bons coups

Vivre en Ville tient tout d'abord à saluer plusieurs orientations porteuses du projet de PUM.

- **Pour plus d'équité**

- Stratégie d'accroissement de l'offre en habitation pour une abordabilité pérenne (+200 000 logements; +23%).
- Parc de logements hors spéculation multiplié par 3,5.
- Augmentation de l'offre de lieux collectifs (bibliothèques, parcs et espaces verts).
- Approche des quartiers inclusifs et résilients.

- **Pour plus de résilience**

- Stratégie d'adaptation aux changements climatiques (solutions nature, réduction de la vulnérabilité).



Image: Ville de Montréal



# Quelques bons coups

Vivre en Ville tient tout d'abord à saluer plusieurs orientations porteuses du projet de PUM.

- **Pour plus d'efficience**

- Approche Réduire-Transférer-Améliorer en mobilité.
- Intensification urbaine orientée selon l'accès au TC structurant et l'accès aux ressources du quotidien.
- Décarbonation des bâtiments.
- Retrait des minimums de stationnement.



Image: Ville de Montréal



# Des points à améliorer

Vivre en Ville propose plusieurs améliorations nécessaires au projet de PUM 2050.

- **Recommandations**

1. Arrêter l'éparpillement des emplois.
2. Viser une réelle abondance de logements.
3. Accroître les densités prévues pour assurer la sobriété territoriale.
4. Favoriser plus clairement le logement à but non lucratif.
5. Structurer efficacement le réseau de transport collectif.
6. Viser la réduction du taux de motorisation.
7. Partager plus équitablement la voirie.



# 1. Arrêter l'éparpillement des emplois

Considérant leur rayonnement régional, il est crucial de localiser les emplois au plus près des secteurs densément habités, et à proximité immédiate du transport en commun, pour favoriser l'équité et la mobilité durable. Il faut éviter d'autoriser tout, partout, par des affectations vagues.

- **Prioriser les pôles d'emploi les plus accessibles et limiter leur nombre.**
  - Pour les activités à forte intensité d'emploi (p. ex. bureaux), exiger une **localisation centrale** et **desservie par le réseau structurant** de transport collectif, en privilégiant le centre-ville.
  - Limiter l'implantation de bureaux dans les espaces à caractère industriel pour **privilégier des localisations accessibles**.
    - Réserver l'approche de diversification des secteurs industriels et des centres commerciaux aux secteurs accessibles et à **bon potentiel de mobilité durable**.
    - **Préciser les affectations** pour orienter les commerces et services au cœur des milieux de vie.

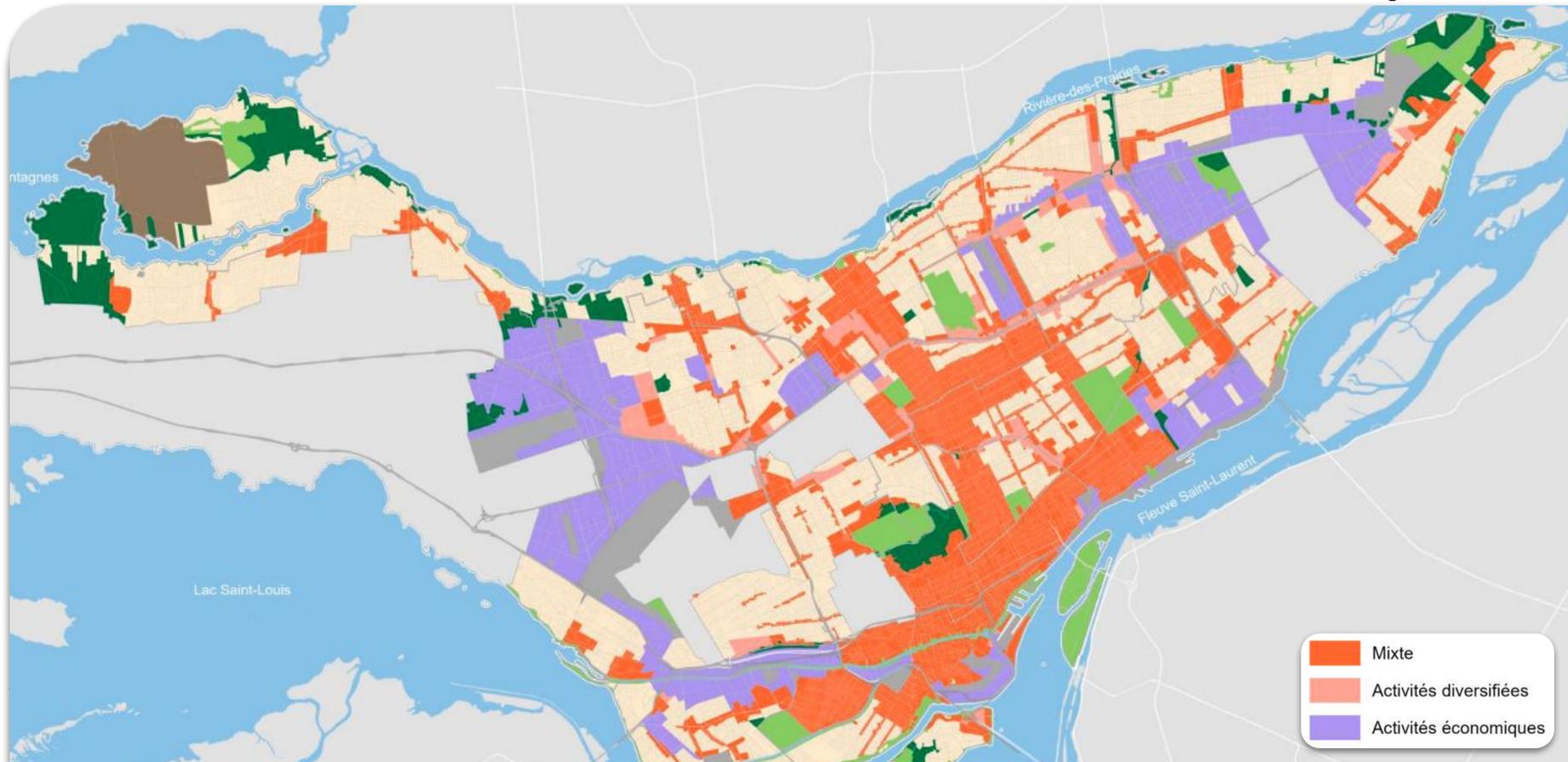


Image: Vivre en Ville

# 1. Arrêter l'éparpillement des emplois

Préciser les affectations (ne pas autoriser tout, partout)

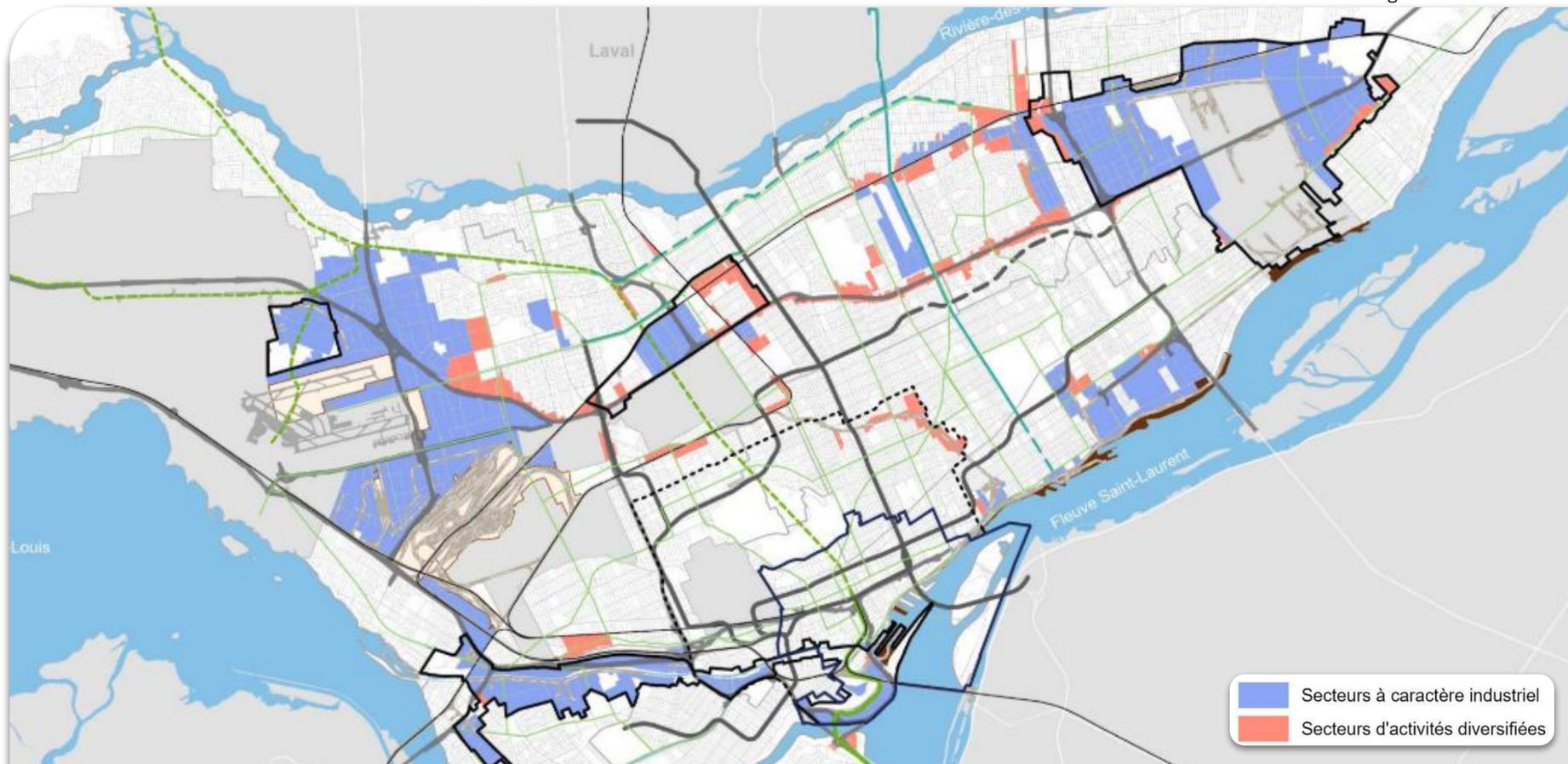
Image: Ville de Montréal



# 1. Arrêter l'éparpillement des emplois

Planifier plus finement l'évolution des secteurs à caractère industriel

Image: Ville de Montréal



## 2. Viser une réelle abondance de logements

La seule manière de surmonter durablement la crise de l'habitation est d'augmenter massivement l'offre de logement.

- **Établir une cible d'inoccupation de logements de 7 %.**
  - Rééquilibrer l'offre et la demande en habitation pour faire baisser les prix.
  - Un taux d'inoccupation de 3 % n'est pas suffisant pour contrer la hausse des loyers et éviter la discrimination.
  - Envisager un zonage dynamique, où les seuils de densité augmentent automatiquement dès que le taux d'inoccupation descend sous un certain plancher.



Image: Radio-Canada/Pasquale Harrison-Julien



### 3. Accroître les densités prévues pour assurer la sobriété territoriale

Augmenter et diversifier l'offre résidentielle dans les milieux de vie complets est une stratégie équitable, résiliente et efficiente. Pour réduire les coûts collectifs et freiner l'étalement urbain, il faut viser, dans chaque secteur, une intensification adaptée au milieu, mais la plus élevée possible.

- **Réduire les contraintes au développement immobilier et permettre de plein droit des densités plus fortes.**
  - Faire du zonage unifamilial une exception et limiter au minimum la superficie vouée à une intensification «douce».
  - Créer un nouveau niveau d'intensification «douce+», dans lequel 3 étages seront permis partout.
  - Augmenter la proportion du territoire vouée à une intensification «intermédiaire»:
    - à proximité des institutions majeures (ex. universités, hôpitaux);
    - à proximité du transport collectif structurant projeté, dès que sa réalisation est planifiée.



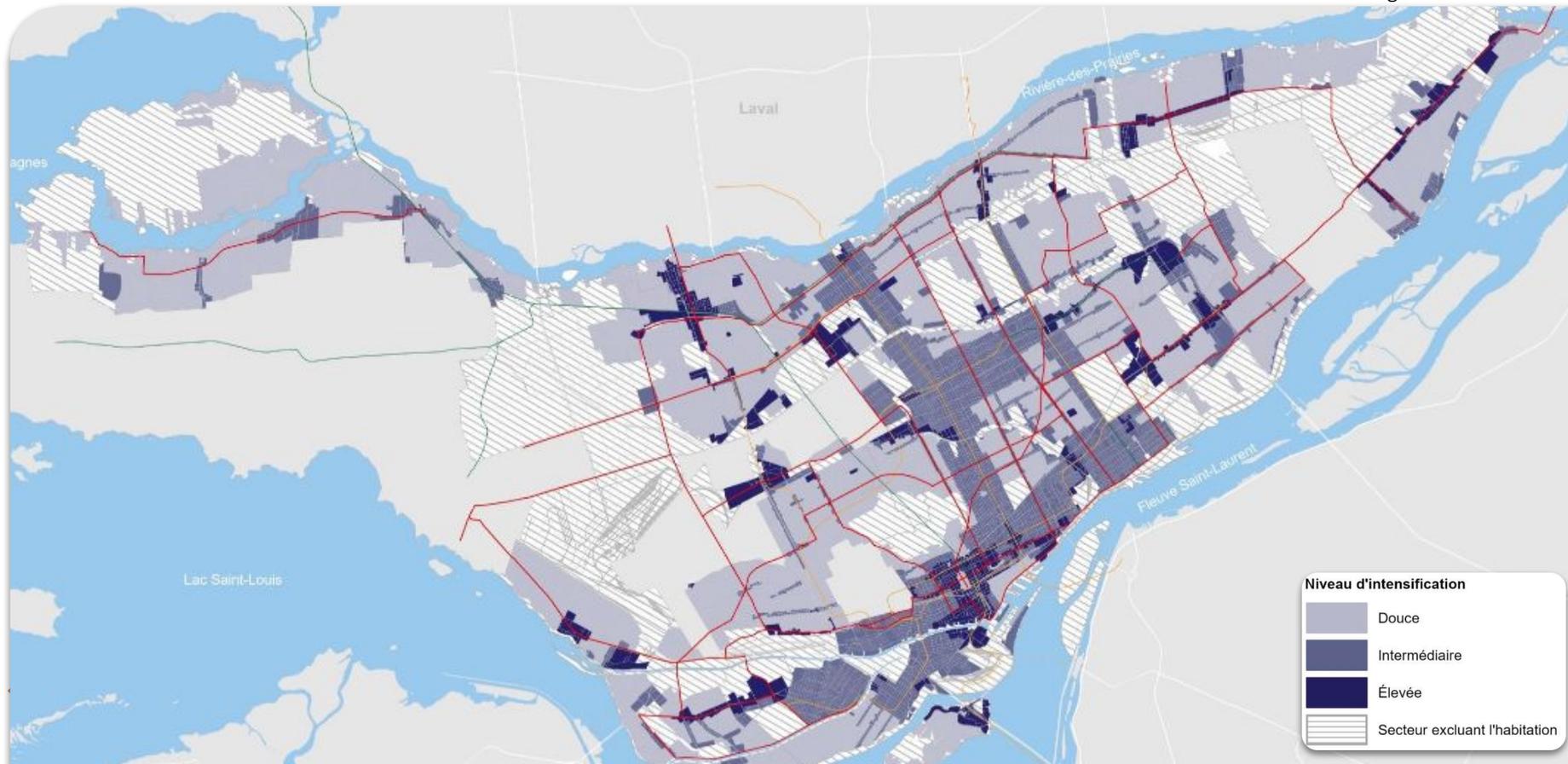
Image: OIKOS Construction



### 3. Accroître les densités prévues pour assurer la sobriété territoriale

Le niveau d'intensification prévu pour plusieurs secteurs doit augmenter.

Image: Ville de Montréal



## 4. Favoriser plus clairement le logement à but non lucratif

Le PUM prévoit des cibles ambitieuses de développement de logements à but non lucratif. Pour y parvenir, il est primordial de combiner des mesures de planification, d'appui à l'innovation et de soutien financier.

- **Préciser la stratégie pour soutenir le développement massif prévu de logements à but non lucratif.**
  - Promouvoir une diversité de modèles de logement à but non lucratif.
  - Simplifier les conditions de développement pour tous les modèles de logement à but non lucratif.
  - Offrir un avantage compétitif au logement à but non lucratif en adoptant des règlements de zonage différencié.
  - Habilitier la SHDM à exploiter un parc immobilier rentable.
  - Mettre sur pied une stratégie d'acquisition foncière agressive.



Image: L'Utile



# 5. Structurer efficacement le réseau de transport collectif

Montréal est une métropole qui a besoin d'un réseau structurant de transport collectif performant. Elle ne peut pas se contenter du tramway, un mode pertinent pour certaines liaisons, mais insuffisant pour constituer une colonne vertébrale efficace et transformatrice.

- **Planifier des infrastructures de transport collectif adaptées au rôle des parcours et au milieu desservi**
  - Ne pas miser uniquement sur le tramway.
  - Compléter le réseau de métro.
  - Rétablir l'équité territoriale pour l'est de Montréal par des projets de transport collectif structurants, rapides et reliés efficacement au centre-ville et au reste de la ville.
  - Augmenter la fréquence et assurer la fiabilité du réseau d'autobus.
  - Adopter une lunette équité dans le développement du transport collectif.

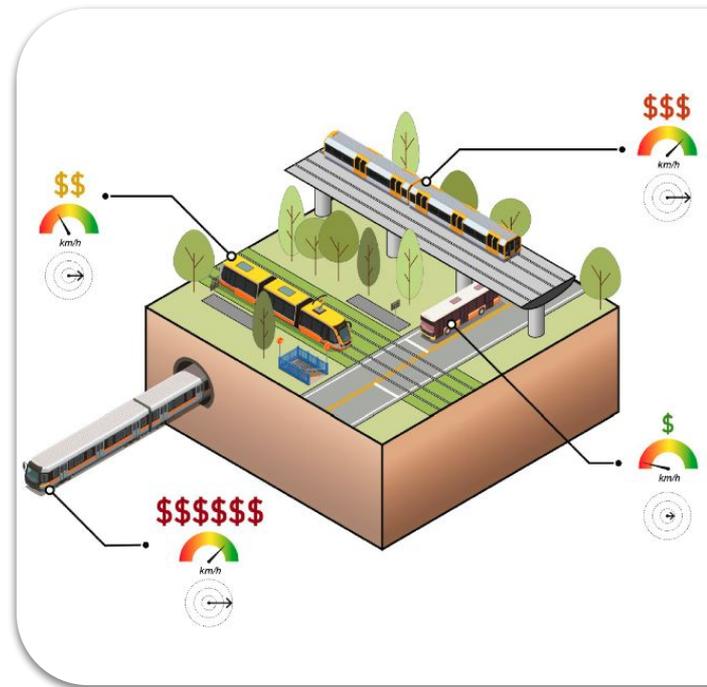


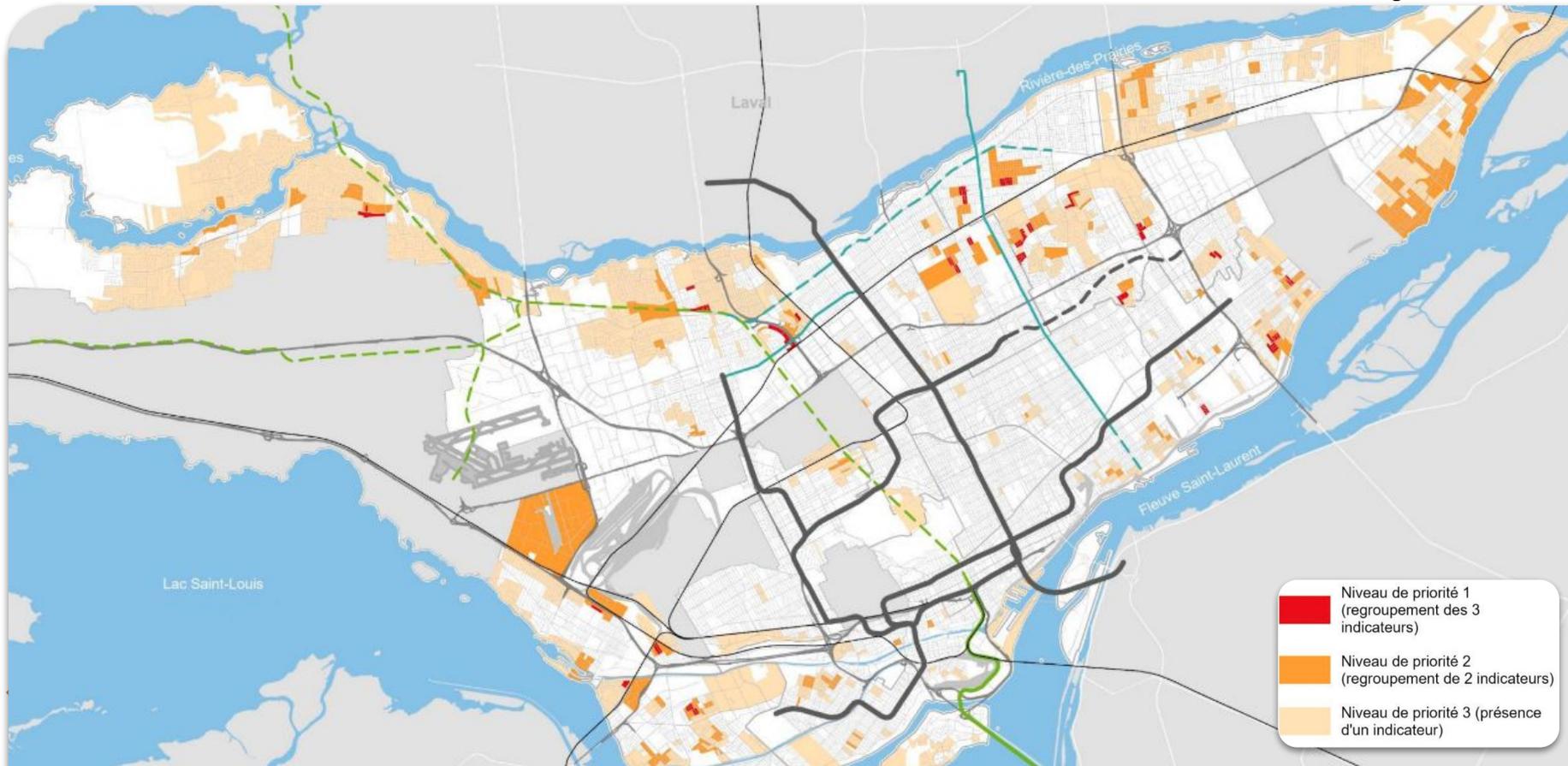
Image: Marco Chitti



# 5. Structurer efficacement le réseau de transport collectif

Secteurs d'intervention prioritaires pour rétablir l'équité territoriale

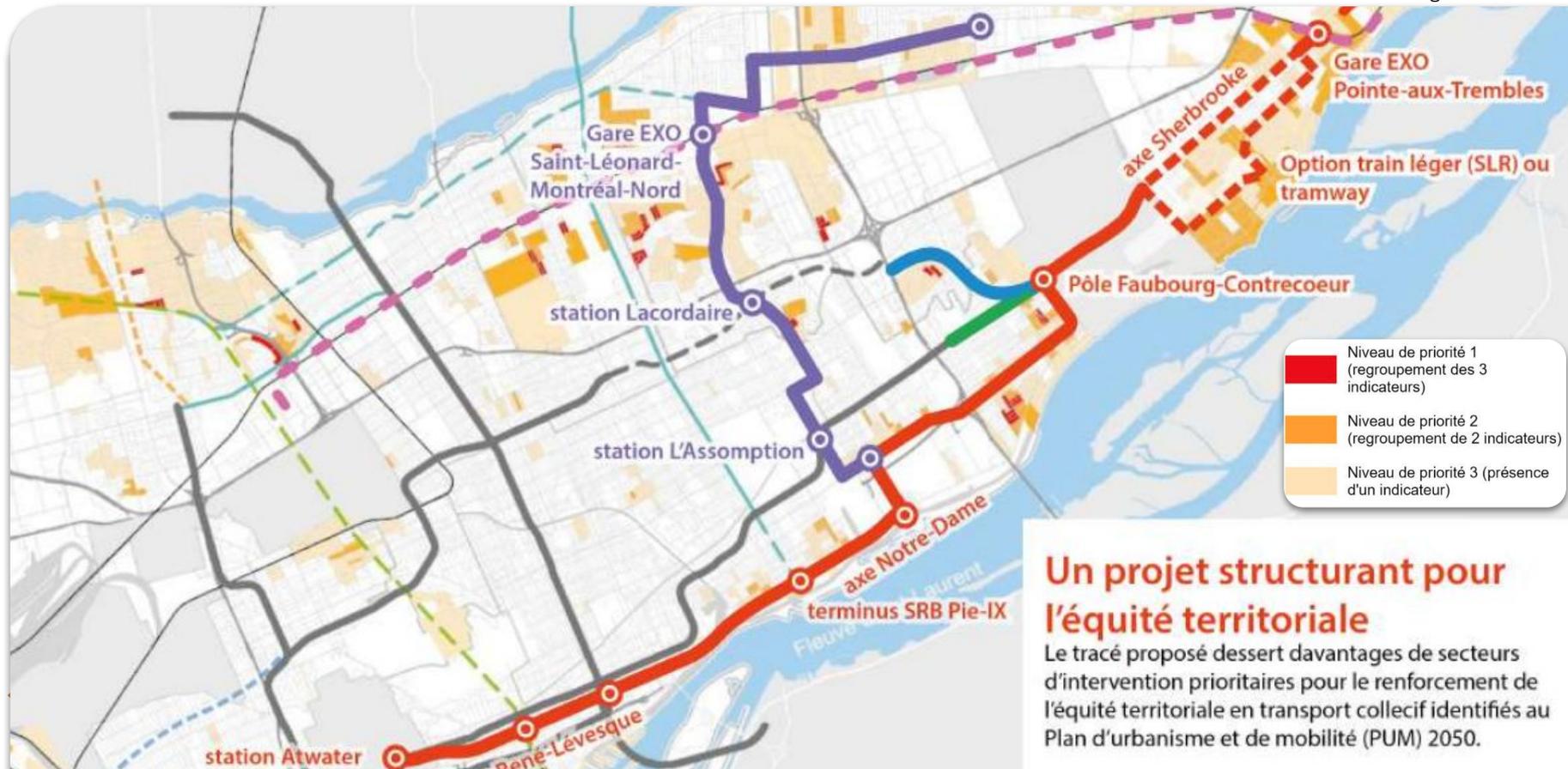
Image: Ville de Montréal



# 5. Structurer efficacement le réseau de transport collectif

Proposition de projets de transport collectif pour l'Est de Montréal

Image: Vivre en Ville



## Un projet structurant pour l'équité territoriale

Le tracé proposé dessert davantage de secteurs d'intervention prioritaires pour le renforcement de l'équité territoriale en transport collectif identifiés au Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050.

## 6. Viser la réduction du taux de motorisation

Pour réduire l'empreinte énergétique du parc automobile, l'espace occupé, les infrastructures requises et le coût des transports pour les ménages.

- **Établir une cible de réduction du taux de motorisation des ménages de 2 % par année (-40 % d'ici 2050).**
  - Favoriser la mutualisation des véhicules pour en réduire le nombre.
  - Généraliser le stationnement payant (sur rue) puisqu'il a un coût pour la société.
  - Favoriser la mutualisation du stationnement.



Image: Communauto



# 7. Partager plus équitablement la voirie

Les rues sont le premier espace public, leur emprise forme la majorité de la superficie de propriété municipale. Mieux partager cet espace permettra d'améliorer la qualité de vie, la sécurité et la résilience face aux changements climatiques.

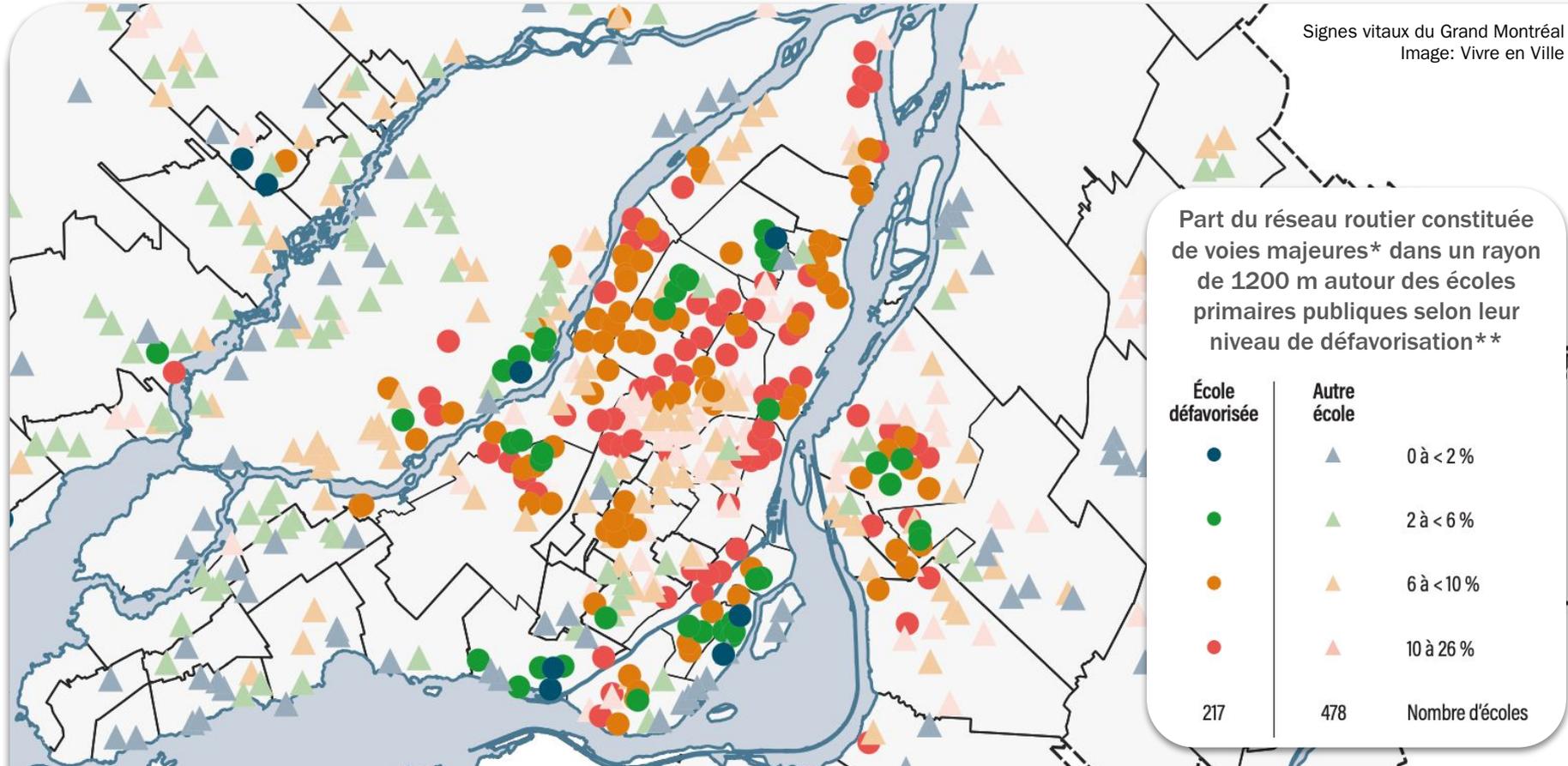
- **Réaménager la voirie pour favoriser la mobilité durable.**
  - Augmenter la cible d'emprise de rue consacrée à la mobilité durable et aux infrastructures vertes.
  - Établir une cible annuelle de réduction de l'offre de stationnement sur rue.
  - Assurer la sécurité des déplacements actifs, particulièrement dans les rues du centre-ville.
  - Multiplier les REV sur les axes qui forment les parcours les plus directs et assurer un maillage serré au centre-ville.
  - Prévoir une stratégie pour offrir plus de stationnements vélo sur rue et des stations sécurisées.
  - Réduire la pression routière autour des lieux fréquentés par des clientèles vulnérables (ex. écoles, hôpitaux).



Image: Vivre en Ville

# 7. Partager plus équitablement la voirie

Une pression routière plus forte autour des écoles défavorisées



# Des cibles à atteindre et des réflexes à renforcer

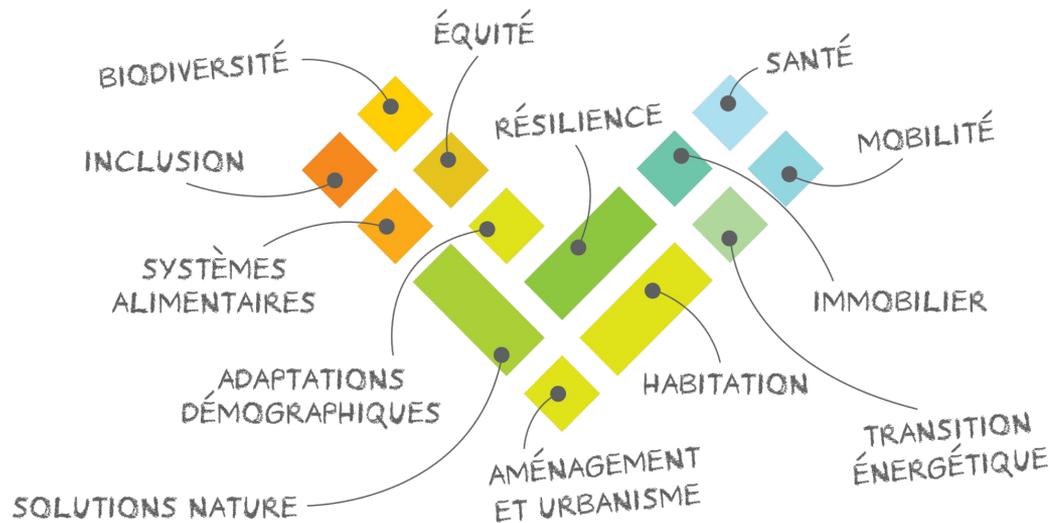
Vivre en Ville salue la démarche d'élaboration du PUM 2050 et l'important travail réalisé. Pour atteindre la vision inspirante que porte ce document, il apparaît nécessaire de pousser l'ambition un peu plus loin.

- **Pour s'assurer d'atteindre les cibles de mobilité durable**, cesser l'éparpillement des emplois et mieux répartir les commerces et services du quotidien.
- **Pour sortir de la crise de l'habitation**, augmenter les objectifs de densification et soutenir le développement de logement à but non lucratif.
- **Pour assurer la prospérité et la résilience futures**, oser de grands projets de transport collectif en priorisant les connexions au cœur de la métropole.
- **Pour atténuer les inégalités et l'exclusion**, systématiser l'application d'une lunette équité dans toutes les interventions sur le cadre bâti.



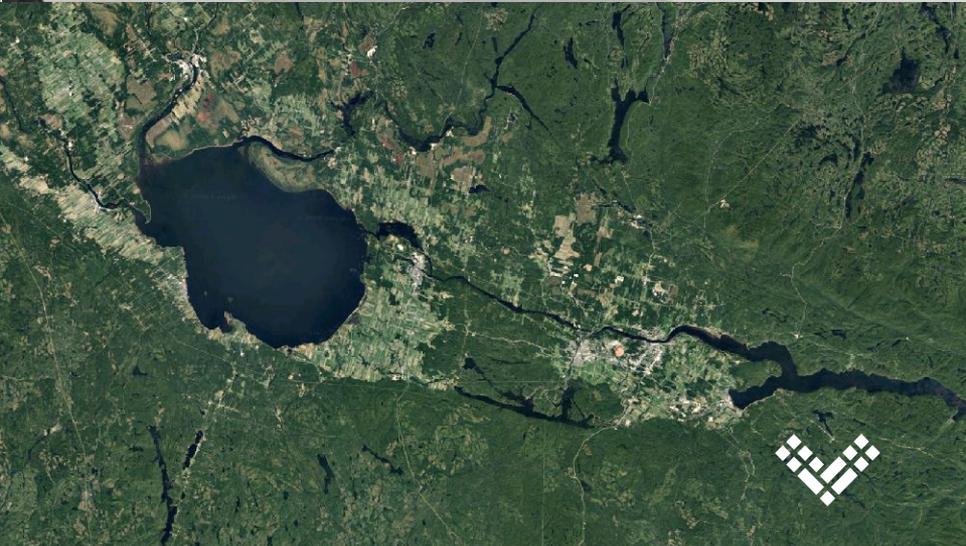
Image: Vivre en Ville

## À propos de Vivre en Ville

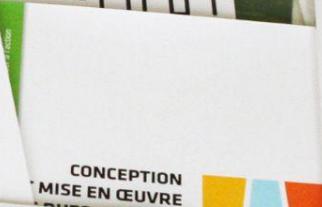
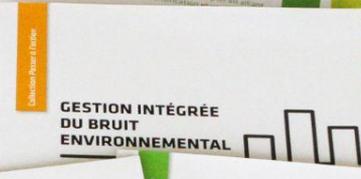


**Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.**

Mieux construire nos bâtiments, nos rues, nos quartiers, nos agglomérations



# Recherche et formation



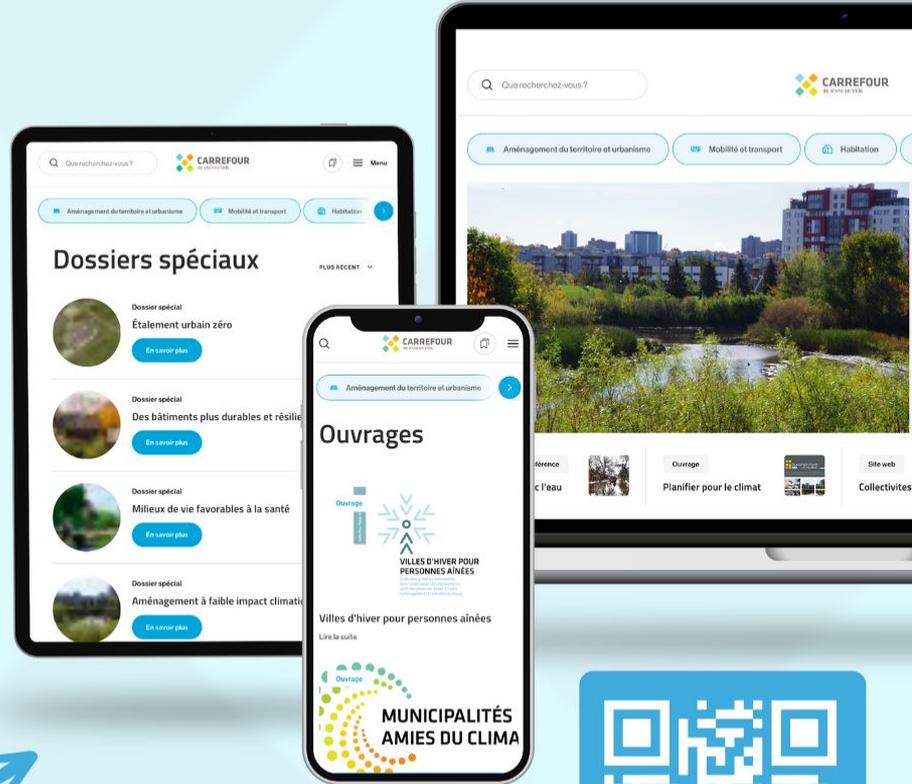
# Conseil et accompagnement

- Tadoussac
  - Saguenay
  - Saint-Fulgence
  - Québec
  - L'Ancienne-Lorette
  - Portneuf
  - Saint-Charles-Borromée
  - MRC de Joliette
  - Rosemère
  - Deux-Montagnes
  - Saint-Eustache
  - MRC des Pays-d'en-Haut
  - Saint-Placide
  - Lachute
  - Gatineau
  - Chelsea
  - Causapscal
  - Rivière-du-Loup
  - Cap-Saint-Ignace
  - Saint-Paul-de-Montminy
  - Beaumont
  - Lévis
  - MRC de La Nouvelle-Beauce
  - Saint-Lambert-de-Lauzon
  - Scott
  - Saint-Isidore
  - Saint-Bernard
- Sainte-Marguerite
  - Saints-Anges
  - Sainte-Marie
  - MRC de L'Érable
  - Plessisville
  - Victoriaville
  - MRC d'Arthabaska
  - Nicolet
  - Massueville
  - Saint-Georges-de-Windsor
  - Wotton
  - Saint-Hyacinthe
  - Saint-Amable
  - Belœil
  - Brossard
  - Saint-Bruno-de-Montarville
  - Candiac
  - Longueuil
  - MRC de Roussillon
  - Saint-Constant
  - Sainte-Catherine
  - Châteauguay
  - Beauharnois
  - Montréal
  - Laval
- et plus encore!**



# Explorez **Carrefour**, la plateforme de diffusion des contenus de Vivre en Ville

[carrefour.vivreenville.org](https://carrefour.vivreenville.org)



**Christian Savard, directeur général**  
christian.savard@vivreenville.org

**MERCI !**

Suivez-nous sur

**f**  **in** | @VivreenVille

