

Tribal Partners Inc.  
**300, de la Berge-du-Canal, arr. Lachine & Sud-Ouest**

Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 :  
Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

3 octobre 2024

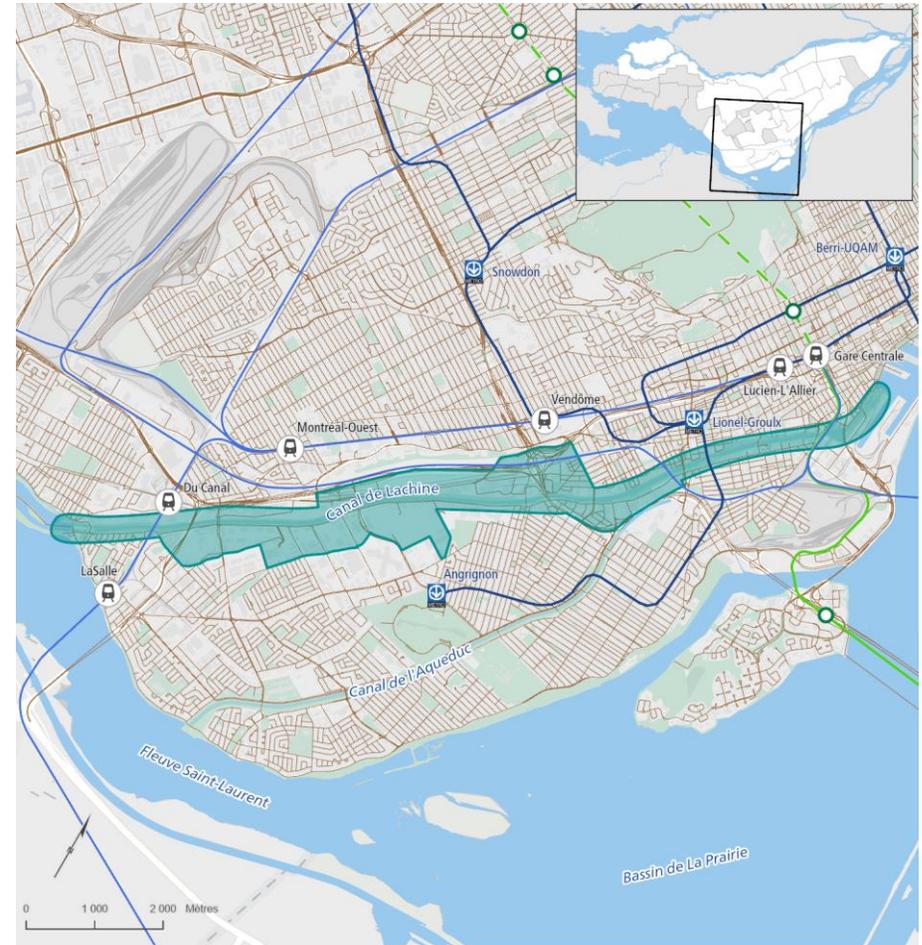
## Localisation du Site







<b>Canal de Lachine 4.0</b>		
Arrondissements de Lachine, de LaSalle, du Sud-Ouest et de Ville-Marie		
<b>Échelle d'impact</b>	✓ Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Planifié    ✓ À planifier <input type="checkbox"/> Secteur priorisé <input type="checkbox"/> Quartier
<b>Accès au transport collectif structurant</b>	✓ Existant	<input type="checkbox"/> Quartier <input type="checkbox"/> Projeté
<b>Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)</b>	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	<input type="checkbox"/> Quartier <input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
<b>Opportunités</b>	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
<b>Types d'action</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input checked="" type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



**Secteur d'opportunité**

- Échelle d'impact : Métropolitaine
- Espace vert

**Réseau existant**

- Métro
- REM
- Train de banlieue

**Réseau en réalisation**

- REM

Carte 4-46 Canal de Lachine 4.0



#### 4.1.1.2 La priorisation des secteurs d'opportunité

Le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) oriente la mise en valeur des secteurs d'opportunité. Ainsi, en lien avec les opportunités offertes dans les quatre grandes zones géographiques identifiées, la Ville entend concentrer ses efforts sur certains secteurs d'opportunité dans le cadre du premier cycle de mise en œuvre du PUM.

Parmi les 96 secteurs d'opportunité, près d'une vingtaine de secteurs sont priorisés par l'Administration.

La priorisation des secteurs a été définie selon :

- les engagements et les choix déjà énoncés de la part de l'Administration;
- l'envergure et la portée en matière de transformation, notamment les investissements municipaux réalisés ou à réaliser, la mise en valeur des investissements publics, des infrastructures existantes ou projetées et des bénéfices associés envisagés.

La notion de secteur priorisé doit être associée à d'importants investissements municipaux, mais également de la part des partenaires dans les 10 prochaines années.

La priorisation de ces secteurs vise ainsi à réaliser l'élaboration des documents de planification et à amorcer ou à continuer leur mise en œuvre.

Parallèlement, pour les autres secteurs d'opportunité, cette priorisation peut être poursuivie et définie, à une échelle plus locale, par les arrondissements.

Les secteurs d'opportunité priorisés sont présentés par zone géographique au tableau et à la carte suivants.

**Tableau 4-1 Secteurs d'opportunité priorisés présentés selon les quatre grandes zones géographiques**

Secteurs d'opportunité priorisés	Arrondissement(s)
<b>Zone Est</b>	
Pôle Anjou	Anjou
Assomption Sud-Longue-Pointe	Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
PPU Boulevard Pie IX	Montréal-Nord
Corridor de la rue Sherbrooke Est – Quartier Pointe-aux-Trembles	Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles
Abords de la future station Pie-IX (SRB)	Saint-Léonard, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
Jean-Talon Est	Saint-Léonard
Langelier	Saint-Léonard
<b>Zone Centre</b>	
Bridge-Bonaventure	Le Sud-Ouest, Ville-Marie
PPU Griffintown	Le Sud-Ouest
MIL Montréal	Outremont, Le Plateau-Mont-Royal, Rosemont–La Petite-Patrie, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
PPU Partie Nord de L'Île-des-Sœurs	Verdun
PPU des Faubourgs	Ville-Marie
<b>Zone Grand Sud-ouest</b>	
PPU de l'écoquartier de Lachine-Est	Lachine
Secteur Newman	LaSalle
<b>Zone Nord-ouest</b>	
Écoquartier Louvain Est	Ahuntsic-Cartierville
De la Savane	Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Le Triangle	Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Quartier Namur-Hippodrome	Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Technoparc	Saint-Laurent



## Orientation 9

### Améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains et des infrastructures d'utilité publique

#### Cible 9.1 – En 2040<sup>20</sup>, 100 % des opérations dans les bâtiments sont décarbonées.

<b>Situation actuelle</b>	<b>2024</b>	Les émissions de GES des bâtiments de la collectivité montréalaise ont été réduites de 28 % depuis 1990. Ceux des bâtiments municipaux de 16 % <sup>21</sup> .
<b>Cibles intermédiaires</b>	<b>2030</b>	100 % des opérations dans les bâtiments municipaux ainsi que dans les nouveaux bâtiments de la collectivité sont décarbonées.
	<b>2040</b>	100 % des opérations dans les bâtiments sont décarbonées.
	<b>2050</b>	Cible 2050 ramenée à 2040 par la Feuille de route – Vers des bâtiments montréalais zéro émission dès 2040.

#### Cible 9.2 – En 2050, 100 % des nouveaux bâtiments ou toute rénovation majeure à Montréal comportent des matériaux de construction recyclés et revalorisés.

<b>Situation actuelle</b>	<b>2024</b>	Aucun registre n'est en place actuellement. Le taux de détournement des résidus de construction-rénovation-démolition (CRD) de la collecte municipale est de 60 % en 2022 <sup>22</sup> .
<b>Cibles intermédiaires</b>	<b>2030</b>	100 % des projets de construction ou de rénovation des édifices municipaux ont des pratiques de circularité pour gérer les résidus de construction.
	<b>2040</b>	100 % des démolitions de bâtiments, lorsqu'elles ne peuvent être évitées, comportent des mesures de réutilisation et de valorisation des matériaux de construction.
	<b>2050</b>	100 % des nouveaux bâtiments ou toute rénovation majeure à Montréal comportent des matériaux de construction recyclés et revalorisés.

#### Cible 9.3 – En 2050, 100 % des bâtiments permettent un taux de détournement des matières résiduelles de 100 %.

<b>Situation actuelle</b>	<b>2022</b>	À l'échelle de l'agglomération, le taux de détournement des matières résiduelles est de 48 % <sup>23</sup> .
<b>Cibles intermédiaires</b>	<b>2030</b>	Les mesures mises en place permettent d'atteindre un taux de détournement supérieur à 85 %.
	<b>2040</b>	Les mesures mises en place permettent d'atteindre un taux de détournement supérieur à 90 %.
	<b>2050</b>	100 % des bâtiments permettent un taux de détournement des matières résiduelles de 100 %, en concordance avec l'Objectif zéro déchet de l'Agglomération et le Plan de gestion des matières résiduelles.

<sup>20</sup> Feuille de route *Vers des bâtiments montréalais zéro émission dès 2040* (novembre 2022). Document de consultation de la Commission sur l'eau, l'environnement, le développement durable et les grands parcs.

<sup>21</sup> Les données concernent le territoire de l'agglomération de Montréal et les bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels seulement.

<sup>22</sup> La collecte municipale détourne environ 13 % du total des résidus de CRD générés sur le territoire de l'agglomération de Montréal puisqu'elle ne vise que les résidus de CRD des citoyens de Montréal (ex. ceux rapportés dans les écocentres). La majorité des CRD est plutôt générée par les entreprises de construction, de même que les industries, commerces et institutions (ICI). Source : Bilan 2022 de la gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal.

<sup>23</sup> Source : Bilan 2022 de la gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal.



## DC 10

### Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique

#### DC 10.1

##### Nombre d'unités de stationnement pour véhicules automobiles

###### DC 10.1.1

###### Nombre minimum d'unités de stationnement

La réglementation d'urbanisme doit, lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment :

- pour un usage résidentiel ou commercial, retirer le nombre minimum d'unités de stationnement;
- pour un usage industriel, réduire le nombre minimum d'unités de stationnement, sauf si ce nombre est inférieur ou égal à 0,9 unité par 200 m<sup>2</sup> de superficie de plancher.

###### DC 10.1.2

###### Stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite

Malgré la disposition DC 10.1.1, la réglementation d'urbanisme doit, lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment, prévoir un nombre minimum d'unités de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite.

###### DC 10.1.3

###### Stationnement réservé pour usages collectifs et partagés

Malgré la disposition DC 10.1.1, la réglementation d'urbanisme peut prévoir, pour une nouvelle construction occupée par un usage résidentiel de 20 logements et plus, des unités de stationnement réservées à des usages collectifs et partagés. Ceux-ci peuvent comprendre, par exemple, l'autopartage, la livraison et les débarcadères.

#### DC 10.1.4

##### Nombre maximum d'unités de stationnement

La réglementation d'urbanisme doit prévoir des dispositions concernant le nombre maximum d'unités de stationnement autorisées lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'usage d'un bâtiment. Pour un terrain visé par plus d'un seuil, le plus restrictif s'applique :

- Le nombre maximum d'unités de stationnement autorisées pour un terrain localisé, en tout ou en partie, dans un secteur situé à moins de 750 mètres d'un point d'accès du réseau de métro ou de train léger indiqué à la Carte 6-12 – Secteurs de référence pour les dispositions en stationnement, jointe en annexe VII du présent chapitre, est de :
  - 0,5 unité par logement pour un usage résidentiel;
  - 0,5 unité par 100 m<sup>2</sup> de superficie pour un usage commercial.
- Le nombre maximum d'unités de stationnement autorisées pour un terrain localisé, en tout ou en partie, dans un secteur situé à moins de 500 mètres d'un point d'accès du réseau de SRB ou de tramway indiqué à la Carte 6-12 – Secteurs de référence pour les dispositions en stationnement, jointe en annexe VII du présent chapitre, est de :
  - 0,75 unité par logement pour un usage résidentiel;
  - 0,75 unité par 100 m<sup>2</sup> de superficie de plancher pour un usage commercial.
- Pour les terrains n'étant pas visés par les dispositions précédentes, ce nombre est de :
  - 1 unité par logement pour un usage résidentiel;
  - 1 unité par 100 m<sup>2</sup> de superficie de plancher pour un usage commercial.

La réglementation d'urbanisme doit réduire le nombre maximum d'unités de stationnement pour un usage industriel sauf si ce nombre est égal ou inférieur à 1 unité par 100 m<sup>2</sup> de superficie de plancher.