

Animation : Jeanne Robin



Nathalie Martin

Directrice adjointe du
Service de l'urbanisme de
la Ville de Laval



Juste Rajaonson

Professeur au département
d'études urbaines et
touristiques de l'UQAM



Robert Beaudry

Conseiller de la Ville de
Montréal, Membre du
comité exécutif, Membre
du conseil d'agglomération

2050: Une structure
urbaine au service
de la réduction
de notre empreinte
Jeanne Robin





01

MOT
D'INTRODUCTION

02

PANEL

03

ATELIER

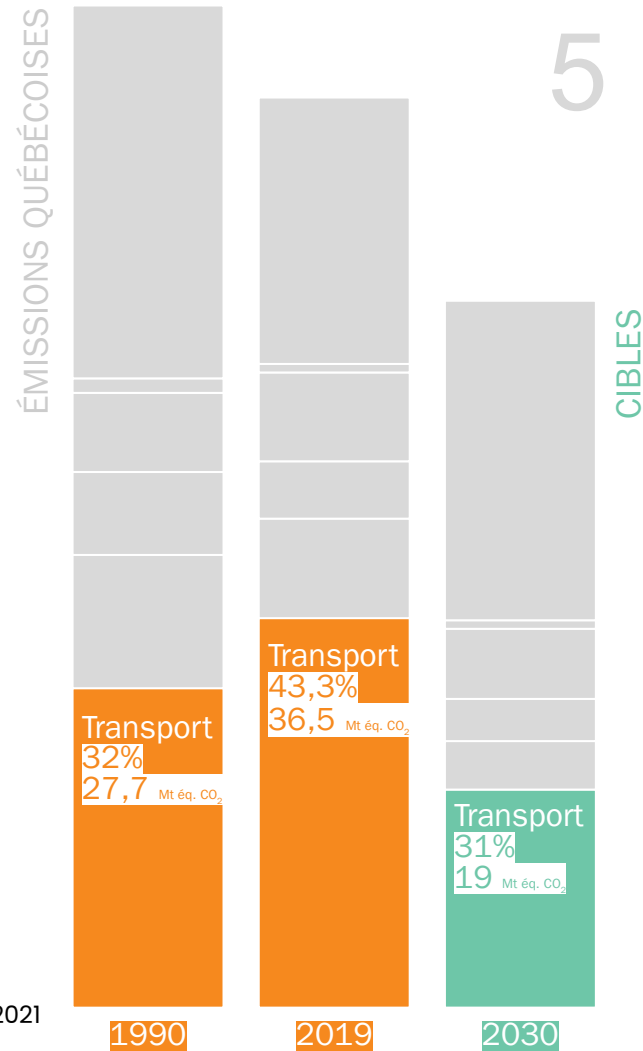
Notre partenaire financier principal

Ce projet a été réalisé avec l'appui financier
du gouvernement du Canada.

This project was undertaken with the financial support
of the Government of Canada.

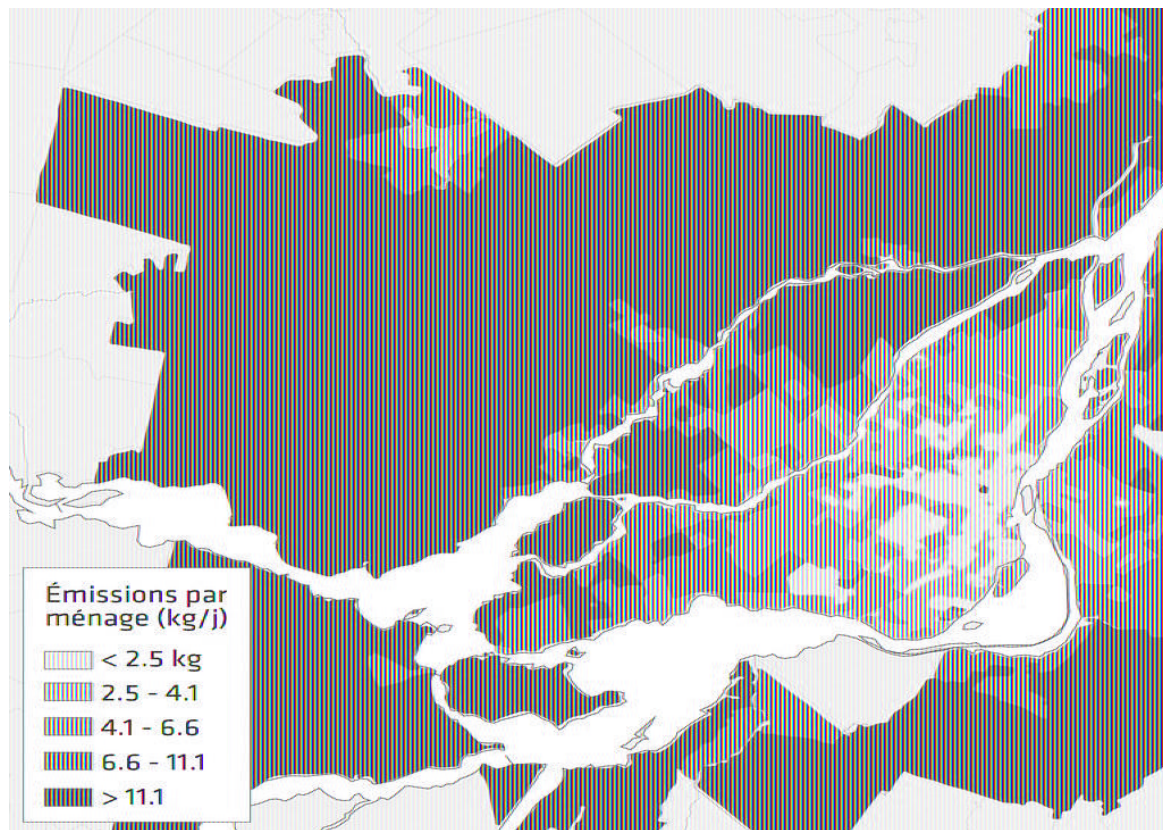


Les transports sont
aujourd'hui le
principal secteur
émetteur de GES



Le bilan carbone en transport: selon le lieu de résidence

6



Vivre en Ville (Planifier pour le climat, 2019), d'après Québec. ASSSM - enquête OD 2008

Le bilan carbone en transport: selon le lieu de destination

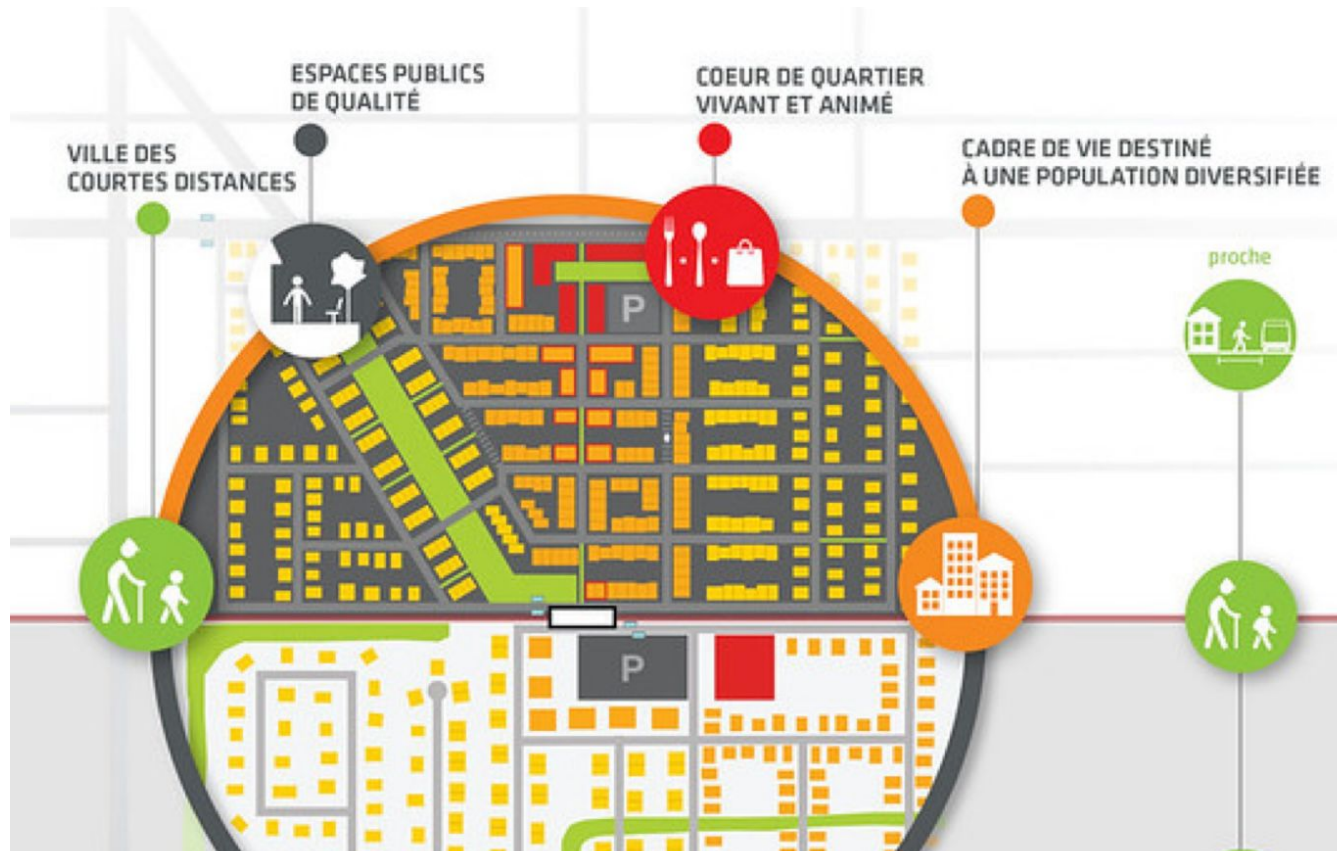
7



Vivre en Ville (La localisation des activités et les émissions de gaz à effet de serre, 2017), d'après MTQ - enquête OD 2013

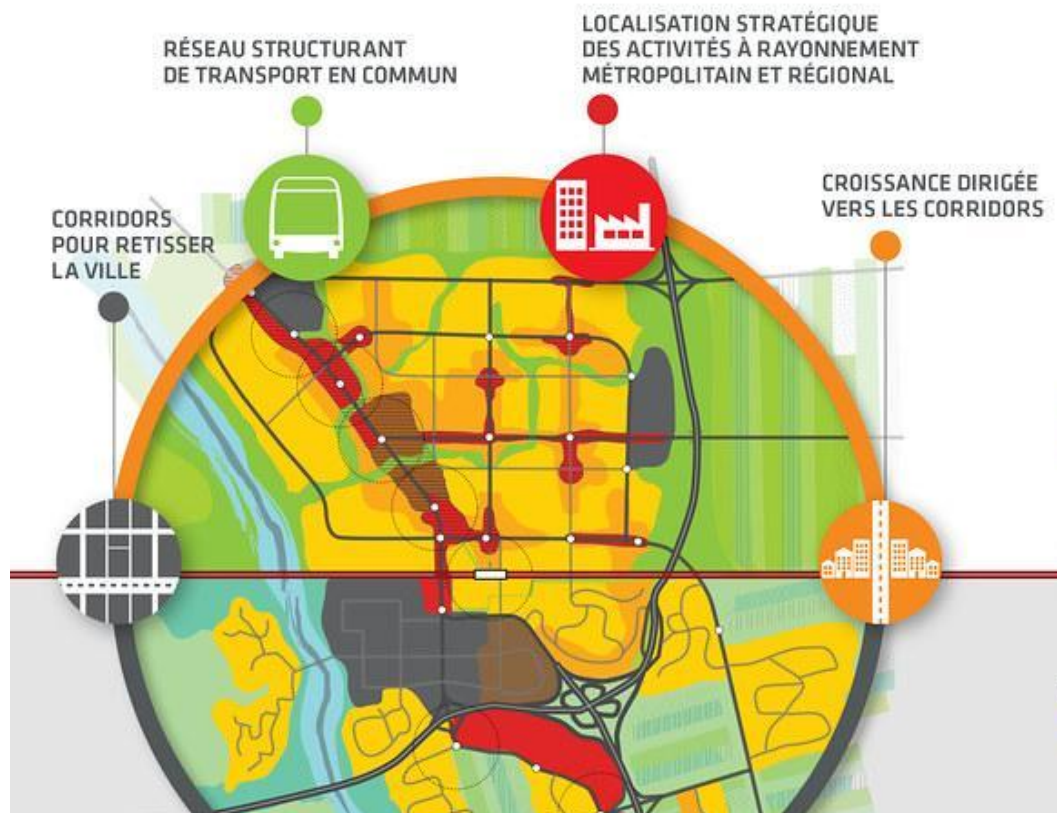
Retisser la ville: à l'échelle du quartier

8



Retisser la ville: à l'échelle de l'agglomération

9





Des outils développés par Vivre en Ville

11



Animation : Jeanne Robin



Nathalie Martin

Directrice adjointe du
Service de l'urbanisme de
la Ville de Laval



Juste Rajaonson

Professeur au département
d'études urbaines et
touristiques de l'UQAM



Robert Beaudry

Conseiller de la Ville de
Montréal, Membre du
comité exécutif, Membre
du conseil d'agglomération

Nathalie Martin

Directrice adjointe du Service de
l'urbanisme de la Ville de Laval

Le CDU au service de la réduction des distances de déplacement

Nathalie Martin
Directrice adjointe
Service de
l'urbanisme
Ville de Laval





01

SUJET

Mise en contexte

02

SUJET

Zonage et usages

03

SUJET

Normes de stationnement

04

SUJET

Unités de stationnement pour vélo

Ancien règlement de zonage L-2000 1970-2022

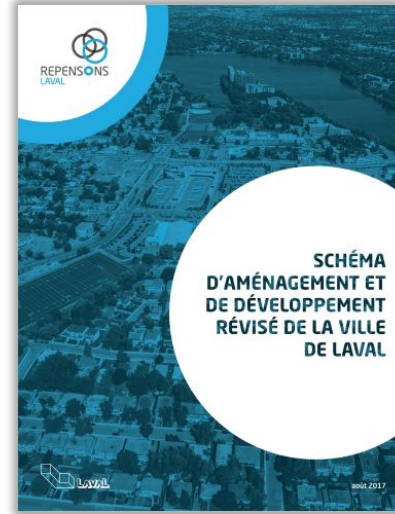
- Rédigé dans les années 1960
- Forme urbaine axée sur les déplacements automobiles
- Sa structure et son historique rendent son utilisation très complexe (3794 modifications)
- Ses concepts fondamentaux entravent les projets novateurs en urbanisme (ex. zones monofonctionnelles)



CDU 2022-



- Vision stratégique «Urbaine de nature» 2035
- Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) adopté en 2017
- Concordance réglementaire
- Opportunité unique de revoir les règles qui façonneront le Laval de demain



CDU

Zonage par type de milieu – Form based code



T1

T2

T3

T4

T5

T6

Nature

Agricole

Suburbain

Urbain

Urbain compact

Centralité
urbaine




Normes de stationnement

Baisse des ratios de stationnement min.



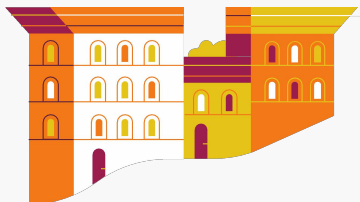
Résidentiel

Unifamilial

CDU: 1 case/log.
L-2000: 1 case/log.

0%

De réduction



Résidentiel

2 logements ou plus

CDU 0,5 à 1 case/log.
L-2000: 1,3 à 1,5 case/log.

23 à 66%

De réduction



Usage non résidentiel

CDU: 1 case / 75 m² à 150 m²
L-2000: 1 case / 10 m² à 40 m²

47 à 93%

De réduction

Ratios basés sur la proximité du transport collectif

Gestion des aires de stationnement

Normes

% d'aire végétalisée minimum

- Généralement fixé à 25% de la superficie d'un terrain

% d'aire carrossable maximum

- Fixé de 10 à 30 % de la superficie du terrain pour les milieux urbains plus denses

Marge avant maximale

- Exigée généralement le long des boulevards (3 à 6 m selon le type de milieu)



Gestion des aires de stationnement

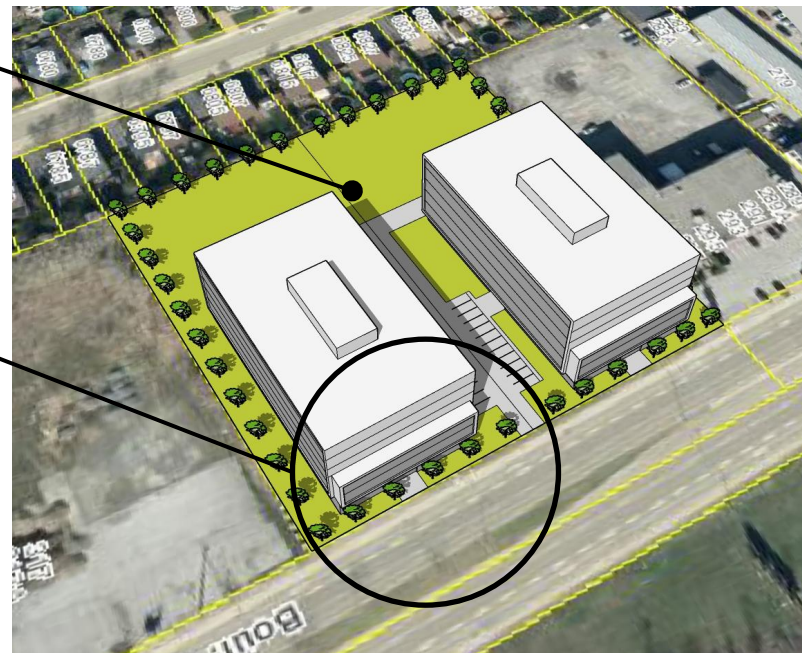
Effets

Aire végétalisée et aire carrossable

- Permet de réduire les surfaces pavées sur le terrain
- Incite l'aménagement de cases de stationnement intérieures et la réduction en raison de leur coût

Marge avant maximale

- Permet un meilleur encadrement de la voie publique
- Permet un accès facile et sécuritaire aux piétons de la voie publique
- Force l'aménagement du stationnement en cour latérale ou arrière





Zonage et usages

L-2000

Ancien zonage

Une seule catégorie d'usage autorisé par zone

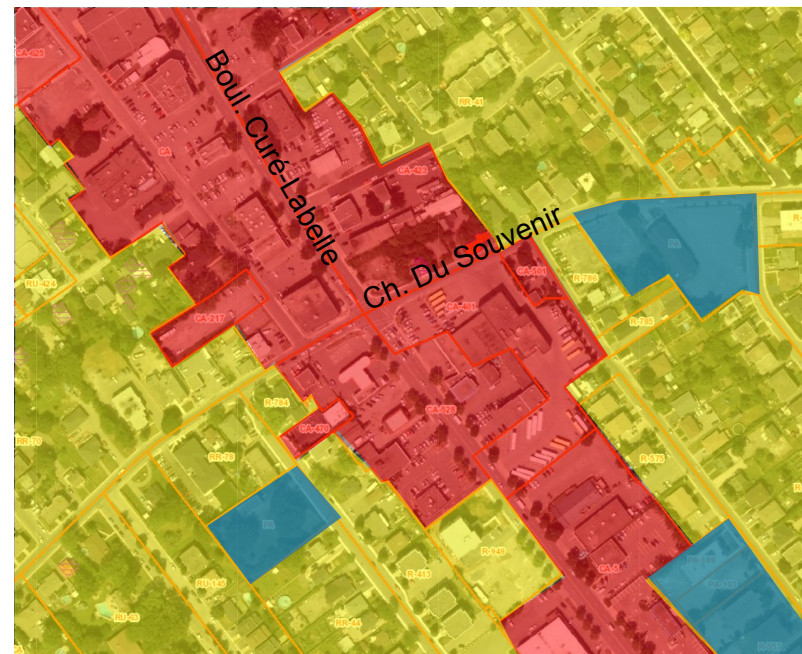
 Usages commerciaux

 Usages résidentiels

 Usages institutionnels

Problématique:

- Aucune possibilité de construire un projet résidentiel le long des boulevards
- Peu d'opportunité de redéveloppement pour les propriétaires des terrains commerciaux
- Il est souvent requis de procéder par changement de zonage pour un projet de redéveloppement (risque élevé et délais)



CDU

Zonage par type de milieu

Chaque type de zone offre des typologies et des usages adaptés au type de milieu

T6.1 Mixité d'usages autorisée, 6 étages max

T4.5 Mixité d'usages autorisée, 3 étages max

T4.4 Résidentiel seulement, 3 étages max

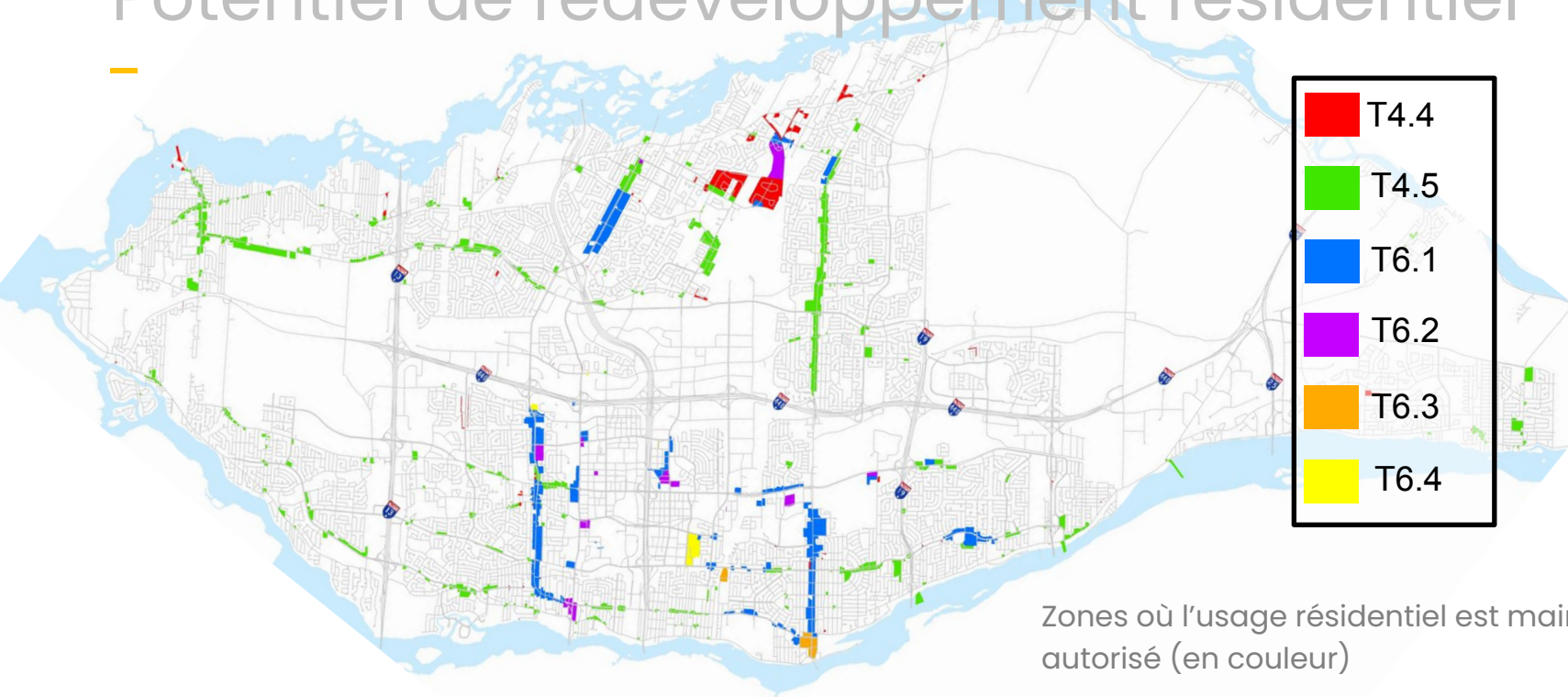
Avantages:

- Permet le commercial, le résidentiel et l'institutionnel le long des artères structurantes
- Offre aux propriétaires de terrains commerciaux de belles opportunités de redéveloppement
- Redéveloppement possible sans changement de zonage



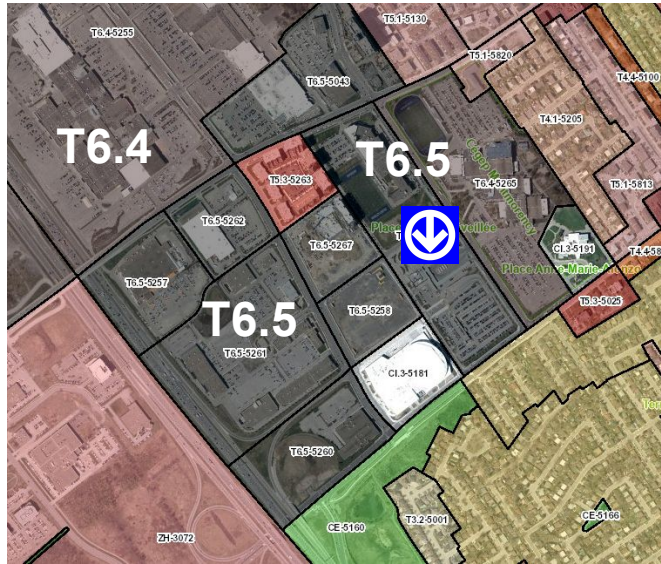
CDU

Potentiel de redéveloppement résidentiel

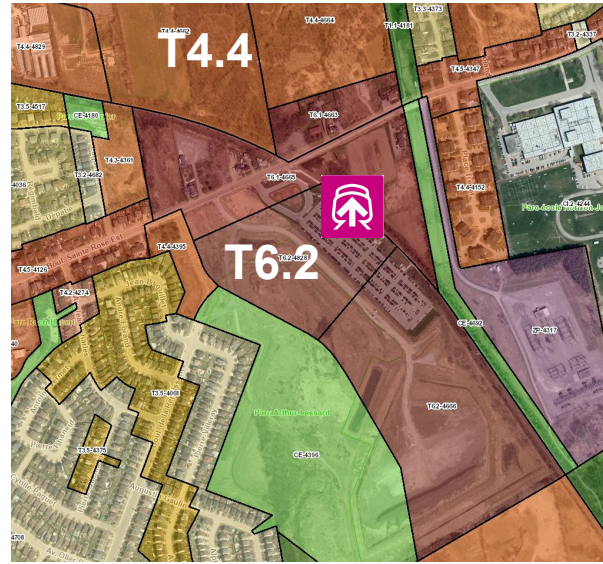


Zones où l'usage résidentiel est maintenant autorisé (en couleur)

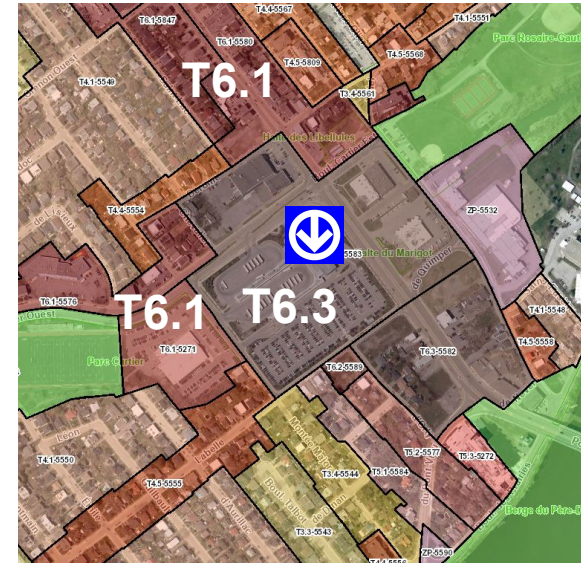
Zonage aux abords des infrastructures de transport collectif



Station Montmorency



Gare Sainte-Rose



Station Cartier



Unités de stationnement pour vélo

CDU

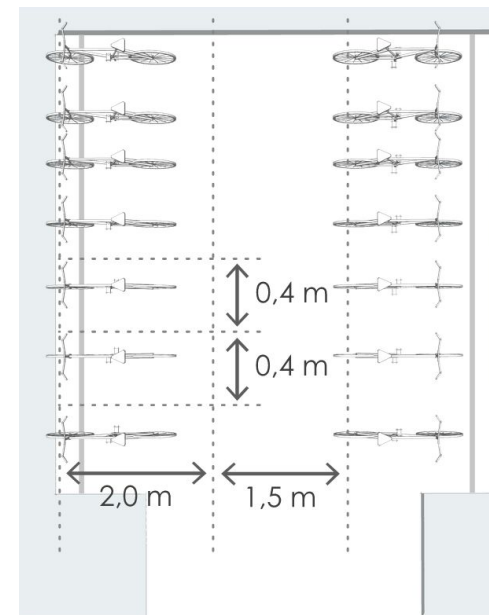
Unités de stationnement pour vélo

Des unités de stationnement pour vélo sont exigées dans les situations suivantes:

- Construction d'un nouveau bâtiment principal *
- Un agrandissement d'un bâtiment principal
- Un changement d'usage habitation vers une autre catégorie d'usage ou vice-versa

* bâtiment résidentiel de 4 logements ou plus

- Ratios déterminés en fonction de l'usage et des recommandations de Vélo-Québec
- Des unités à accès contrôlé (intérieures) peuvent être exigées pour certains usages (ex.: résidentiel, bureaux, etc.)
- Les unités de stationnement doivent être situées à proximité d'une des entrées du bâtiment principal



Exemples



École primaire

2000 m²

27 usv
0 ac



Multi logement

50 logements

5 usv
45 ac



Commerce

Grand commerce de détail
15 000 m²

15 usv
15 ac

USV: Unité de stationnement pour vélo
AC: Unité de stationnement à accès contrôlé

Innovations CDU

Simplicité

La planification des projets d'aménagement, de rénovation et de construction sera facilitée

- Un règlement simplifié
- Un règlement unifié
- Un règlement largement illustré
- Un portail Intranet intuitif

Innovation

- 1^{ère} ville au Québec à appliquer à l'ensemble de son territoire une approche réglementaire basée sur la forme urbaine
- Un nouveau zonage par type de milieu
- Conçu sur mesure pour la Ville de Laval

Milieux de vie améliorés

- Les milieux de vie deviendront progressivement plus mixtes, conviviaux, à échelle humaine et des courtes distances
- Des milieux de vie plus verts
- Des milieux de vie plus agréables
- Des milieux de vie plus diversifiés



Merci



Communauté
métropolitaine
de Montréal

Juste Rajaonson

Professeur au département d'études
urbaines et touristiques de l'UQAM

agora

5^{ÉDITION}
MÉTROPOLITAINE

Éléments
de réflexion sur la
structure urbaine
et régionale

Juste
Rajaonson





01

Chemins parcourus

02

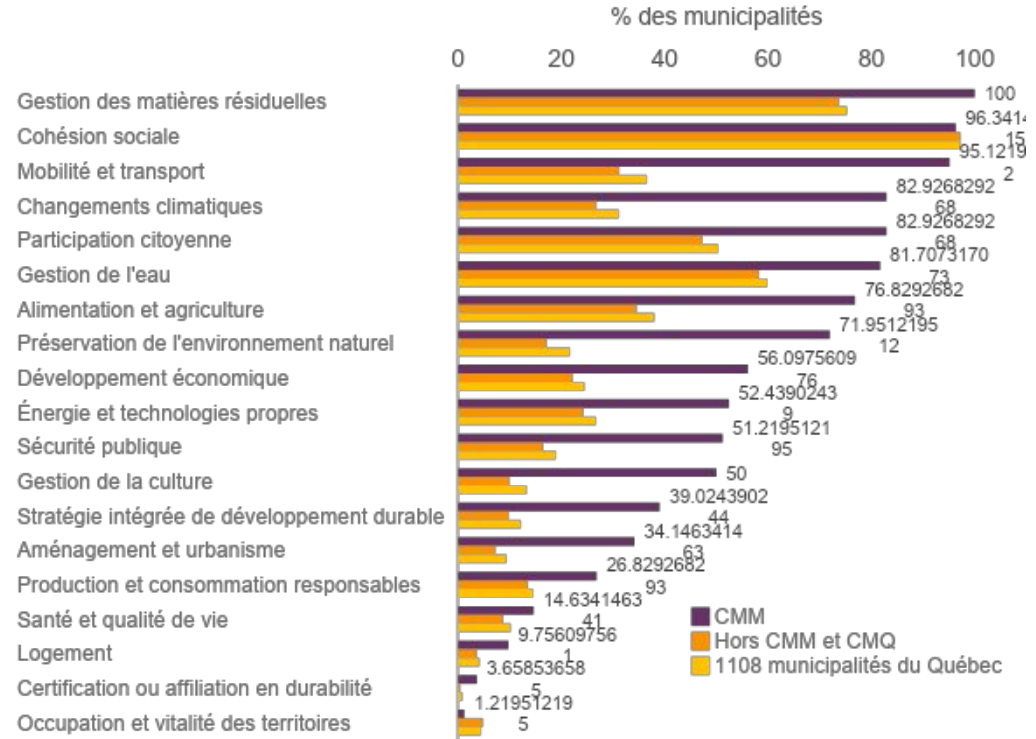
Chemins à parcourir

03

Éléments de réflexion

1. Chemins parcourus

- Les 82 municipalités de la CMM sont parmi les plus actives à l'échelle du Québec même sur des enjeux sous-représentés dans les municipalités du Québec comme la question du logement ou les questions de santé et qualité de vie
- Plus de 2/3 des municipalités de la CMM sont actives sur des enjeux importants de développement durable



2. Chemins à parcourir

- **Gérer la croissance résidentielle**
Développer le réflexe transport en commun et services régionaux et le réflexe « 2050 »
- **Planifier la localisation des activités et des équipements métropolitains pour les gens**
Amener les gens vers les lieux d'activités et amener les activités vers les gens

- **Planifier la localisation des activités et des équipements métropolitains pour une économie circulaire**
Faire un arbitrage entre l'optimum économique et l'optimum social



3. Éléments de réflexion

- **Développer le “réflexe régional”**

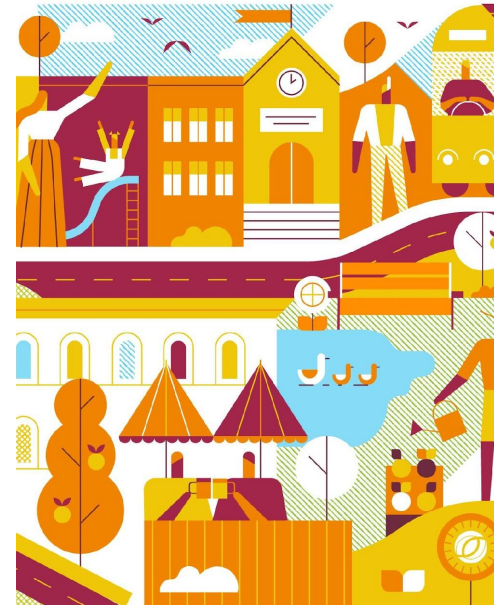
Surveiller et anticiper les effets rebonds et les co-bénéfices des actions locales

- **Adapter les exigences (et les cibles) du prochain PMAD à la spécificité des municipalités**

Rendre compte de leurs capacités différentes et des chemins différents à parcourir

- **Investir dans la fonction publique tout palier confondu**

Investir en ressources humaines à la hauteur des changements souhaités (politiques, services, infrastructures)





Merci



Communauté
métropolitaine
de Montréal

Robert Beaudry

Conseiller de la Ville de Montréal,
Membre du comité exécutif, Membre
du conseil d'agglomération

Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM)

Robert Beaudry

Atelier 1

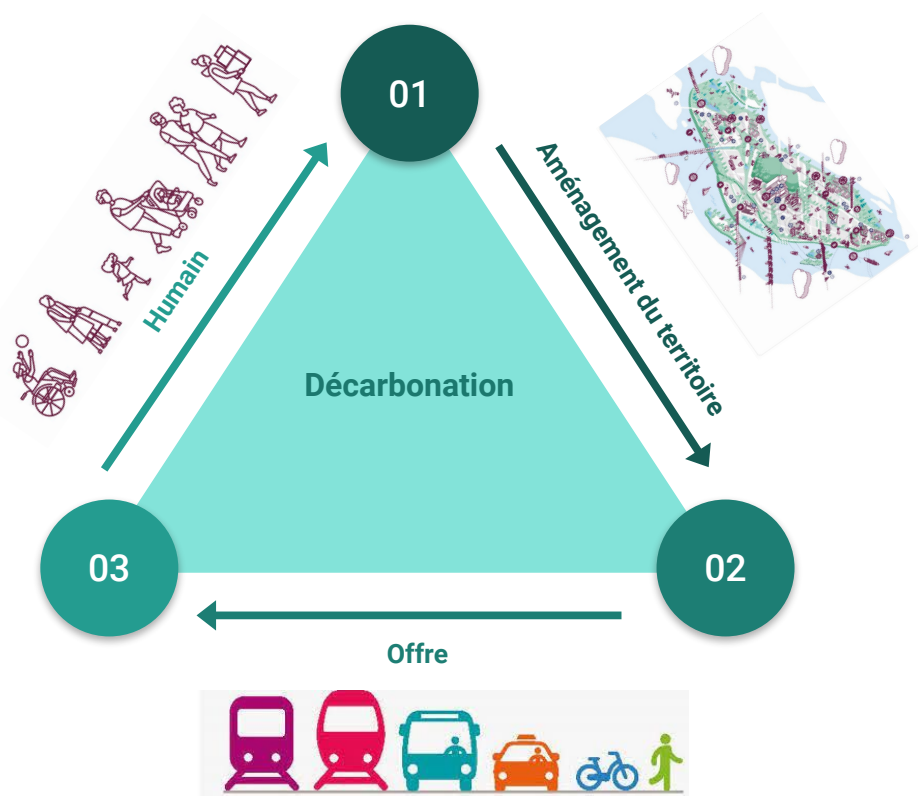
2050 – Une structure urbaine au service de
la réduction de notre empreinte



Enjeux contemporains => Réponses locales



Structure urbaine et décarbonation



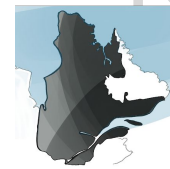
PMAD
Métropolitaine



SAD
Régionale



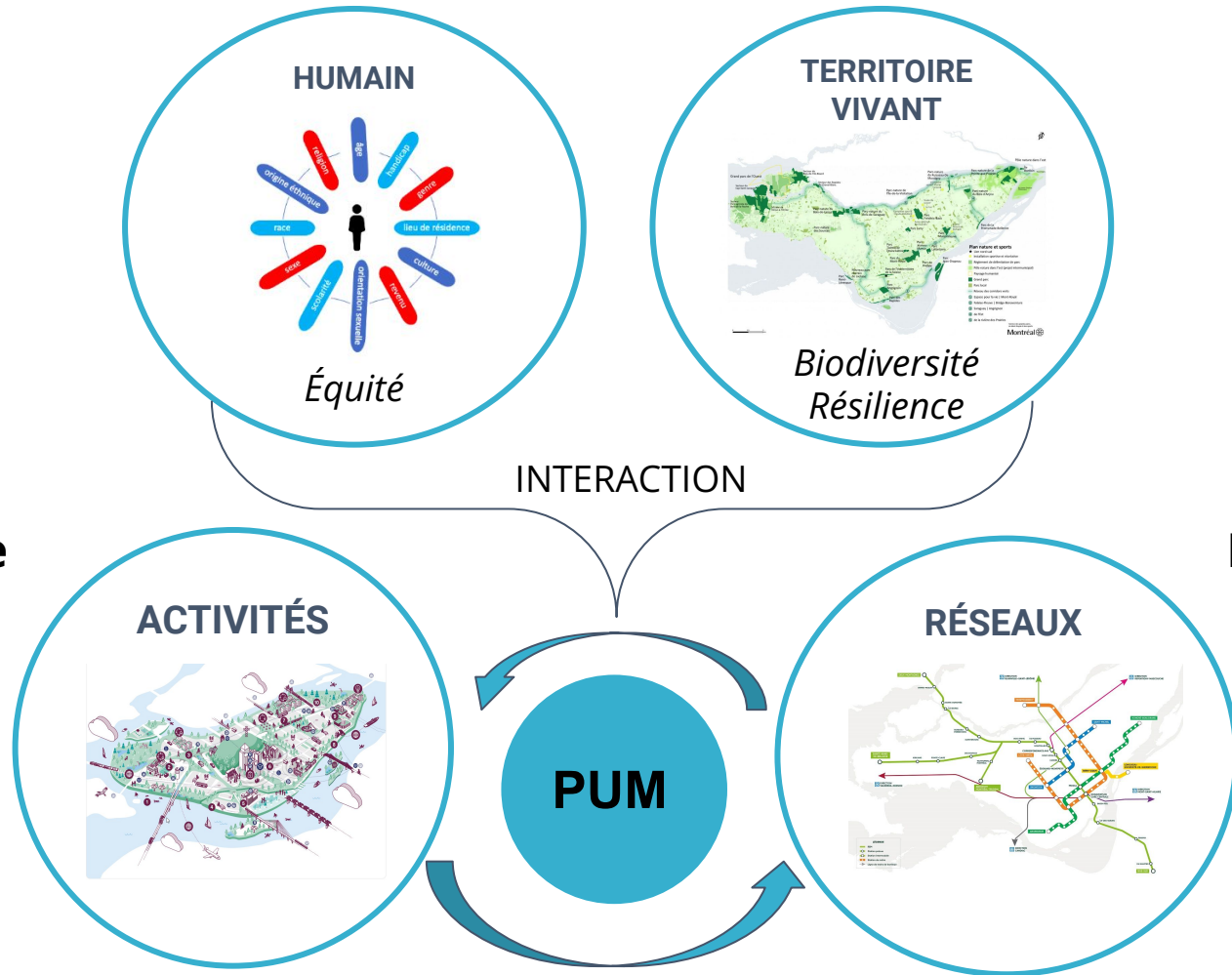
PUM
Locale



OGAT
Provinciale

Urbanisme

Mobilité



Le PUM 2050 c'est: un PU + M

Les règles de développement de Montréal:

- la densité et les hauteurs
- les activités et les usages
- les réseaux
 - mobilité
 - eau, infras
 - parcs

2050 = objectifs de carboneutralité



Qu'est ce que ça change de penser l'urbanisme et la mobilité comme un tout ?

↓ Réduire



Rapprocher les différents services et activités sur le territoire

➡ Transférer

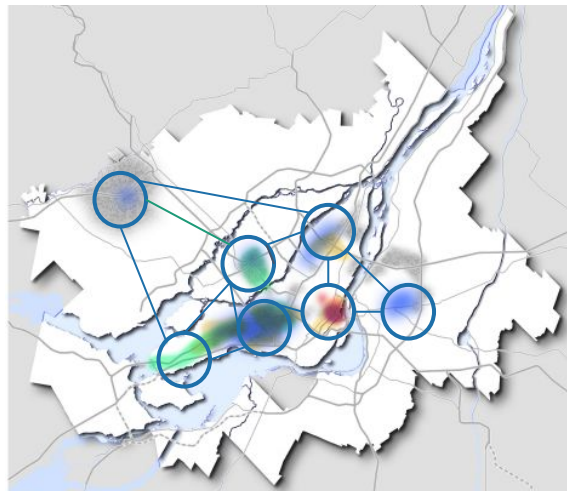
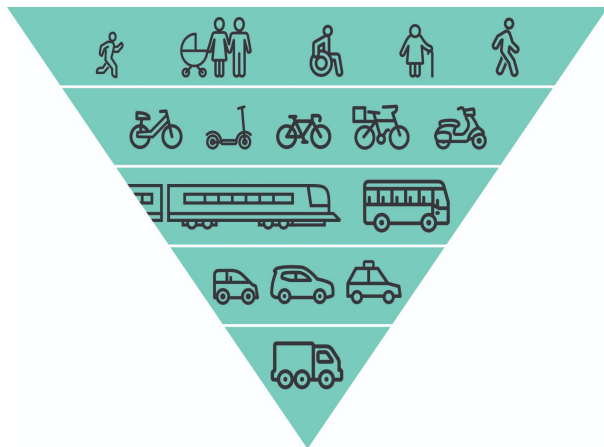


Miser sur des modes de déplacement durables

+ Améliorer



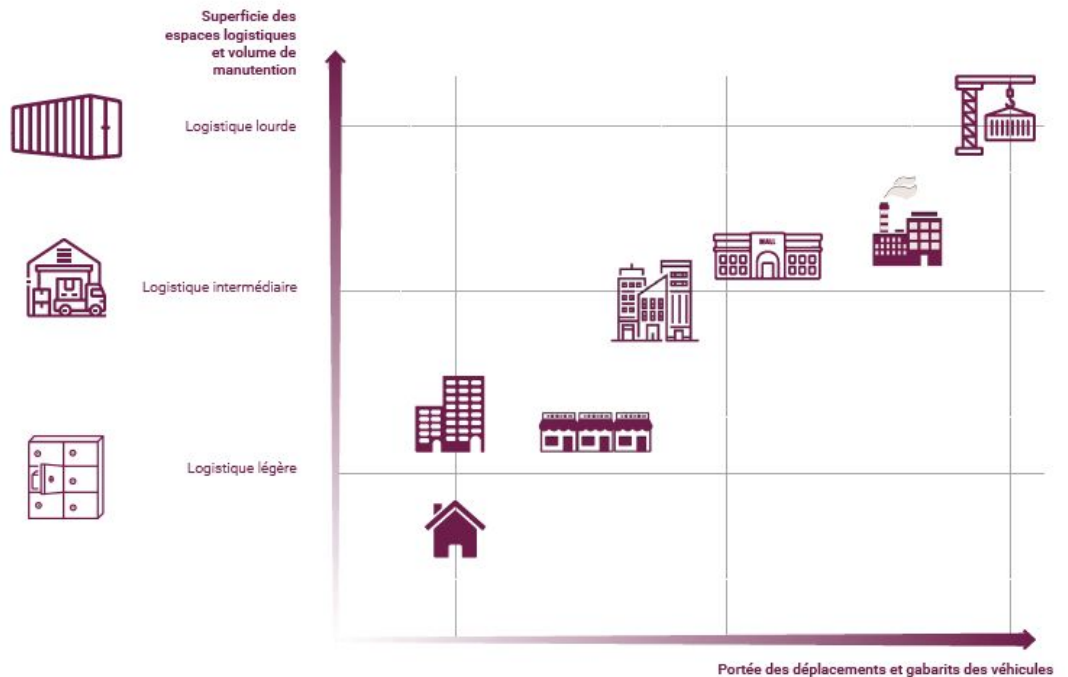
Repenser l'utilisation des rues et des autres espaces publics



Sources de gauche à droite: Ville du ¼ d'heure: <https://collectivitesviables.org/articles/ville-des-15-minutes.aspx>; La mobilité à échelle humaine: https://www.projetmontreal.info/pld_ville-marie; Pôles économiques et grappes industrielles: https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/C06_PMA_D_Poles-grappes_2011-12.pdf; adaptation mise en réseau T. Gonzalez

Vision des espaces et des véhicules de logistique urbaine 48

Représentation simplifiée de la gradation des espaces logistiques et de la mobilité des marchandises en fonction des milieux de vie



Légende



Secteur résidentiel
à faible densité



Secteur résidentiel
à moyenne et haute densité



Artère commerciale



Grand secteur commercial



Centre-ville



Secteur industriel



Plateforme intermodale

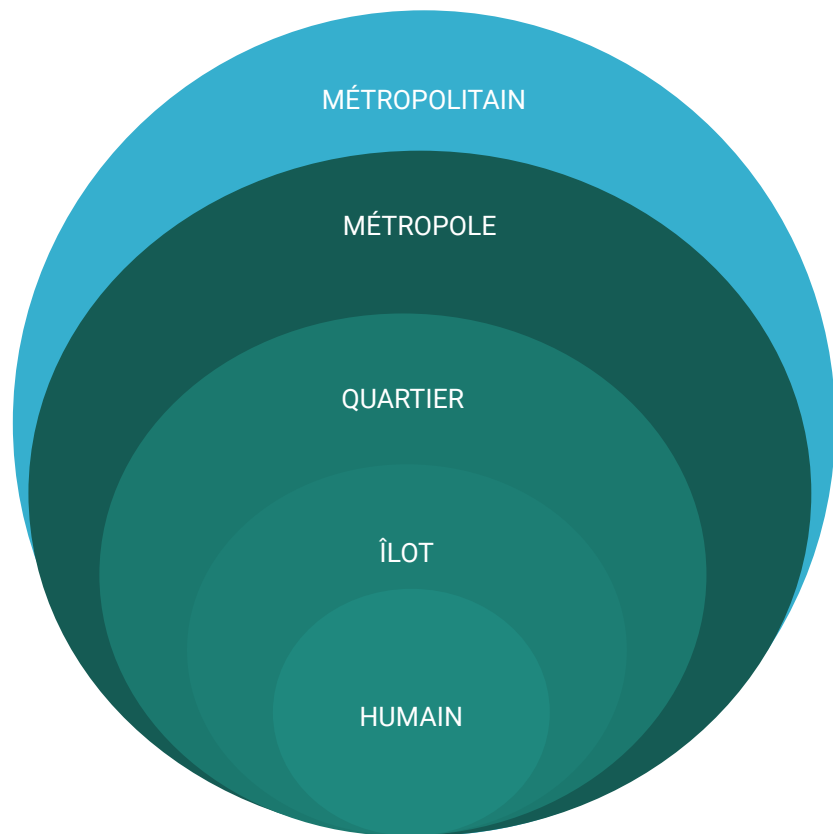
Déplacement premier et dernier KM

Maillon intermédiaire

Longue distance



Les enjeux métropolitains: des défis communs 49



- Habitation sociale et abordable
- Transport collectif
- Trame verte et bleue
- Réseau cyclable utilitaire
- Conversion de stationnement



Merci



Communauté
métropolitaine
de Montréal



Atelier

Gestion de la croissance

Sous-thématiques

Gestion de la croissance pour des courtes distances à l'échelle métropolitaine

Tables 1-2

Supporter un **report modal** dans la mobilité interurbaine (entre les secteurs de la CMM)

Tables 3-4

Optimiser la localisation des **activités** (commerces, services, bureaux, industries, etc.)

Tables 5-6

Optimiser la localisation des nouvelles **habitations**

Tables 7-8

Renforcer les **centralités** et pôles d'activités existants

Tables 9-10

Susciter une **adhésion** à la densification bien localisée

Consignes de l'atelier

Gestion de la croissance pour des courtes distances à l'échelle métropolitaine

En lien avec la gestion de la croissance pour des courtes distances à l'échelle métropolitaine, et en lien avec votre sous-thématique :

1. Quels sont les éléments de **contexte** à considérer (défis, forces, etc.) ? En nommer 4-5.
2. Nommer 2-3 **solutions** à déployer par la CMM, autant via le PMAD que d'autres types d'actions
3. Nommer 3 **facteurs de réussite** de ces solutions
4. Identifiez l'élément qui vous apparaît **le plus porteur** dans votre échange et indiquez la ou les manières dont cet élément devrait faire partie du dialogue entourant le futur PMAD.

Questionnaire
en ligne

scannez le code QR



Retour en plénière

Partage de la salle



Sondage

Merci de prendre quelques minutes pour compléter ce sondage
sur votre évaluation de l'atelier.



Merci



Communauté
métropolitaine
de Montréal