

Octobre 2016

# STRATÉGIE CENTRE-VILLE

Mémoire présenté par **Rayside Labossière** en collaboration avec le comité-conseil  
**Tous pour l'aménagement du Centre-Sud**



**RAYSIDE | LABOSSIÈRE**  
Architecture Design Urbanisme

*Tous* pour l'aménagement du Centre-Sud

**Comité de rédaction:**

Ron Rayside

Christelle Proulx Cormier

Alexie Baillargeon-Fournelle

Karim Hammouda

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>SOMMAIRE</b>		
<b>2</b>	<b>RAYSIDE LABOSSIÈRE</b>		
<b>3</b>	<b>TOUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD (TACS)</b>		
<b>4</b>	<b>MISE EN CONTEXTE</b>		
<b>5</b>	<b>NATURE DE MONTRÉAL</b>		
	Nécessité de développer une vision forte, ancrée dans l'identité de la ville et de ses quartiers	8	
<b>6</b>	<b>TERRITOIRE</b>		
	Limites du centre-ville		
<b>7</b>	<b>MILIEU DE VIE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE</b>		
	Des échelles réconciliées	12	
	Une densité bien pensée	12	
	De l'habitation de qualité pour tous	13	
	Des artères commerciales locales dynamiques	26	
	Recommandations	28	
<b>8</b>	<b>MOBILITÉ DURABLE ET TRANSPORT</b>		
	Une articulation urbanisme-transport conséquente aux objectifs	29	
	Des principes d'aménagement en faveur des déplacements actifs	29	
	Une circulation automobile et de transit réduite	32	
	Un accent mis sur gestion de la demande en transport	32	
	Une intermodalité renforcée	34	
	Des infrastructures de transport intégrées au tissu urbain	34	
	Recommandations	36	
<b>4</b>	<b>9 SITES EXCÉDENTAIRES</b>		<b>37</b>
	Une vocation publique pour les domaines institutionnels patrimoniaux	37	
	Des processus complexes à faciliter	37	
	Les églises et écoles	38	
	Recommandations	38	
<b>7</b>	<b>10 ACCÈS AUX BERGES</b>		<b>40</b>
	Des berges majoritairement publiques	40	
	Une perméabilité nord-sud à renforcer	40	
	Une structure de gouvernance adaptée	40	
	Recommandations	42	
<b>10</b>	<b>11 GOUVERNANCE, MISE EN ŒUVRE ET SUIVI</b>		<b>43</b>
	Un leadership assumé par la Ville	43	
	Une action concertée	43	
	Des indicateurs et des mécanismes de suivi innovants	44	
	Recommandations	44	
<b>12</b>	<b>CONCLUSION</b>		<b>46</b>
<b>13</b>	<b>ANNEXE - COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE</b>		<b>48</b>

# 1 SOMMAIRE

La firme Rayside Labossière en collaboration avec le comité-conseil *Tous pour l'aménagement du Centre-Sud* (TACS) souhaitent, à travers ce document, partager ses réflexions ainsi que celles initiées par le milieu social et communautaire de Ville-Marie, afin de participer à la vaste réflexion sur la réalisation de la Stratégie centre-ville. Les réflexions présentées ici ont notamment été soulevées lors d'une séance d'échanges et de discussions ayant rassemblé de nombreux et variés acteurs et citoyens, dont les listes sont présentées en annexe. De plus, l'implication continue de la firme Rayside Labossière à des tables de concertation et différents comités des arrondissements de Ville-Marie et Le Plateau-Mont-Royal a également alimenté les recommandations émanant de ce rapport.

Il est fortement ressorti, lors de ces discussions et travaux, que la vision de développement du centre-ville de Montréal devait s'arrimer aux caractéristiques propres à ses quartiers et à sa population, afin de consolider les milieux de vie qui composent déjà le visage de la métropole. Montréal est une ville habitée, dont la qualité de vie est réputée internationalement. Aussi, son développement représente une occasion de renforcer cette caractéristique, en s'assurant dès maintenant d'éviter le piège de l'homogénéisation et de l'aseptisation de son centre.

Au-delà d'une ville où il fait bon vivre et grandir, travailler et étudier, Montréal doit donc s'affirmer comme une métropole francophone, une mosaïque culturelle, créative et verte; un assemblage de milieux de vie mixtes, accueillants et dynamiques sur une île pourvue d'une montagne verdoyante en son cœur.

## 2 RAYSIDE LABOSSIERE

### UNE ENTREPRISE À VOCATION SOCIALE ENGAGÉE DANS SON MILIEU

#### L'implication sociale comme créneau

Poursuivant la vocation sociale déjà affirmée par son fondateur, Rayside Labossière, participe à l'élaboration de projets architecturaux et urbains qui visent à améliorer le cadre de vie des Montréalais, peu importe leur profil socio-économique. Depuis sa fondation, le bureau se consacre à la production de bâtiments et participe à la réalisation de dossiers sur la transformation des milieux qui tiennent compte des besoins de la population. L'équipe joue un rôle qui dépasse bien souvent celui de l'architecte et accompagne les individus et les groupes dans toutes les sphères du développement de projets porteurs pour la communauté. D'ailleurs, la plupart des projets du bureau sont directement liés au milieu social et communautaire : centres de la petite enfance, locaux pour des organismes communautaires, logements sociaux, réfections d'écoles, etc. L'équipe croit profondément que les questions d'aménagement, de développement social et d'action communautaire sont non seulement fondamentales, mais complémentaires.

#### Développement urbain social

Par sa participation à plusieurs comités de développement local et lieux de concertation, l'équipe de Rayside Labossière est fortement liée aux réseaux de planification et de revitalisation urbaine à Montréal et particulièrement dans les quartiers centraux. L'implication de l'équipe auprès des groupes communautaires et des lieux de concertation est dictée par la détermination de l'équipe à améliorer la qualité des milieux de vie, dont ceux où la défavorisation est importante. La firme a par ailleurs joué un rôle fondamental en amenant des institutions publiques de premier plan à s'impliquer dans plusieurs dossiers phares du développement du centre-ville. L'équipe travaille avec différents outils urbanistiques, comme la cartographie, pour amener les acteurs de développement issus du milieu social et

communautaire à s'approprier les enjeux de transformation des quartiers centraux et à jouer un rôle de premier plan dans les projets qui changent le visage de leur milieu.

### 3 TOUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD (TACS)

#### Description et historique

Le comité-conseil *Tous pour l'Aménagement du Centre-Sud* (TACS), anciennement connu sous le nom *Table pour l'Aménagement du Centre-Sud*, a été mis sur pied en 1996. Il regroupe des acteurs provenant de différents milieux (communautaire, culturel, institutionnel, des affaires, résidants). L'instance de direction du TACS est composée de représentants de : la CDC Centre-Sud, l'Association des résidants des Faubourgs, ainsi que Rayside Labossière architectes. À ce groupe peuvent se greffer différentes personnes ou différents acteurs de développement concernés par les sujets abordés. Le comité travaille dans une vision intégrée de l'aménagement en tenant compte de l'activité économique et commerciale, la vie culturelle, l'habitat, les espaces verts et le développement communautaire. Depuis sa mise sur pied, il y a plus de 15 ans, le comité-conseil TACS a travaillé sur plusieurs dossiers majeurs tels que l'emplacement de Bibliothèque nationale du Québec, le projet de développement de la Société Radio-Canada, la venue du CHUM au centre-ville, le PPU Sainte-Marie, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement et le Plan de développement de Montréal.

Par son expertise, il a contribué et participé aux nombreuses consultations liées à divers projets touchant l'aménagement du territoire. Les principaux objectifs du comité-conseil TACS sont de favoriser l'appropriation citoyenne des enjeux d'aménagement et de développement urbain et de faire émerger une vision d'ensemble. Ainsi, le comité-conseil TACS s'active à :

- > s'informer et informer les différents acteurs du quartier, résidants, organismes, entreprises, institutions du Centre-Sud et de Ville-Marie et les différents paliers gouvernementaux des enjeux autour des projets d'aménagement et de développement urbain;
- > promouvoir le développement urbain pour l'amélioration de la qualité de vie des communautés du quartier;

- > développer des actions d'information, d'animation, de représentation et de mobilisation pour réaliser les objectifs ci-dessus nommés.

Le comité-conseil TACS assure donc à la fois un rôle de :

- > Expertise et veille;
- > Représentations;
- > Soutien dans l'établissement des priorités d'aménagement, d'enjeux et de vision d'ensemble;
- > Diffusion et partage d'informations.

## 4 MISE EN CONTEXTE

La Stratégie centre-ville est un programme de valorisation, de développement et de dynamisation du centre-ville pour les quinze prochaines années. Avec des objectifs ambitieux de 40 000 nouveaux ménages et de construction de 800 000 m<sup>2</sup> d'espaces de bureaux ou d'usages liés à l'emploi et 200 000 m<sup>2</sup> de commerces, la Stratégie centre-ville propose d'orienter la croissance urbaine pour entraîner la densification du territoire du centre-ville.

La Stratégie centre-ville repose sur cinq principes qui articulent et transcendent « le milieu de vie complet et la locomotive économique » :

- > Densité;
- > Mixité;
- > Qualité;
- > Rayonnement;
- > Accessibilité.

La Stratégie propose trois grands chantiers qui prévoient le redéveloppement du littoral et des grands sites institutionnels en reconversion en plus de la connexion du centre-ville à un réseau complémentaire en transport en commun.

En parallèle, quatre grandes orientations stratégiques viennent guider la réalisation de la Stratégie centre-ville :

- > Des milieux de vie complets et inclusifs;
- > Un moteur économique distinctif;
- > Une mobilité durable et intelligente;
- > Des infrastructures mieux insérées au tissu urbain.

Chacune de ces orientations stratégiques est sous-divisée en objectifs qui articulent la nature des interventions.

Ainsi, l'axe des milieux de vie complets et inclusifs regroupe des objectifs visant à répondre aux besoins des familles en ce qui a trait au logement et aux services publics, l'amélioration de la cohabitation entre les populations marginalisées et les autres usagers dans l'espace public, la création d'espaces verts et la réduction des îlots de chaleur, l'amélioration de la convivialité et de la sécurité des grands axes, l'amélioration du cadre bâti, la mise en valeur des immeubles d'intérêt patrimonial vulnérable et l'amélioration de l'offre commerciale dans certains secteurs.

L'axe pour un moteur économique distinctif propose de soutenir l'écosystème d'innovation et de création dans les différents quartiers du centre-ville, le développement du caractère distinct de la rue Sainte-Catherine et de renforcer la place de Montréal sur la scène internationale.

Pour ce qui de l'axe sur la mobilité durable et intelligente, les objectifs englobent la poursuite de l'électrification des moyens de transport, l'optimisation et la sécurisation des principaux corridors d'autobus du centre-ville, le développement du réseau cyclable et l'optimisation du stationnement.

Enfin, l'axe des infrastructures mieux insérées au tissu urbain propose un ensemble de projets, dont la programmation du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et le réaménagement de ses abords, la complétion de l'entrée de ville Bonaventure ainsi que le réaménagement de l'entrée de ville du pont Jacques-Cartier.

## 5 NATURE DE MONTRÉAL

### NÉCESSITÉ DE DÉVELOPPER UNE VISION FORTE, ANCRÉE DANS L'IDENTITÉ DE LA VILLE ET DE SES QUARTIERS

**Selon notre analyse, le projet de la Stratégie centre-ville est de proposer une densification qui pourrait pratiquement se rattacher à n'importe quelle métropole.** Peu ancrée dans l'identité montréalaise, la Stratégie centre-ville ne présente pas de grande vision claire ou d'idée forte à laquelle se rattachent des objectifs et des projets porteurs.

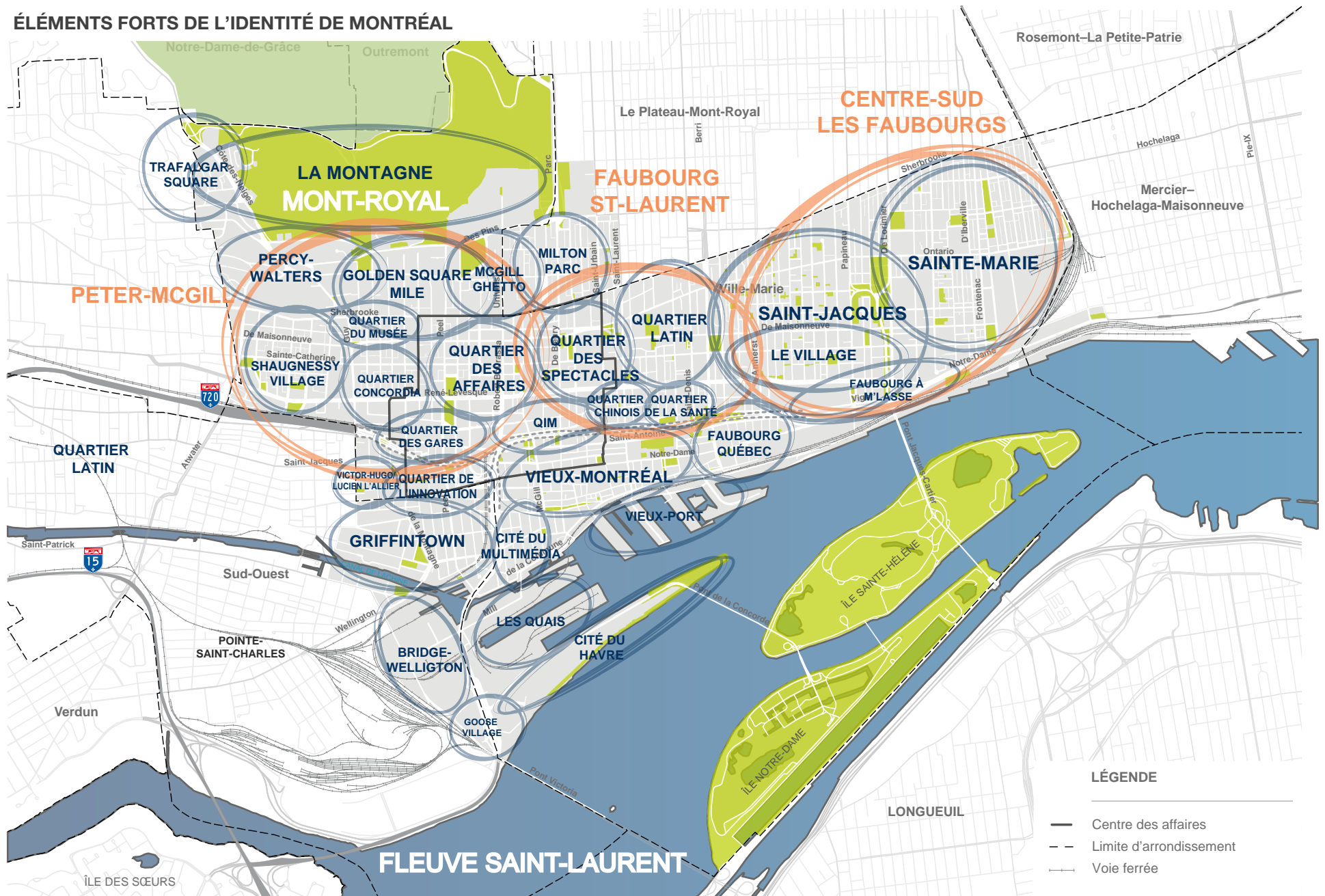
Montréal a la chance unique d'être une île ayant une montagne demeurée verte en son cœur. Elle est aussi l'une des deux seules villes d'Amérique du Nord à avoir un centre-ville fortement habité (après New York). Reconnue pour sa qualité de vie, sa créativité, ses quartiers variés et son animation urbaine, Montréal est une véritable mosaïque culturelle, un assemblage de quartiers variés et uniques qui créent une diversité sans pareil. Il a également un visage à multiples facettes : le centre-ville de ceux qui y vivent, qui y travaillent, qui s'y divertissent, qui y étudient. Avec tous ses atouts et sa spécificité, notre métropole a certainement de quoi proposer un projet distinctif et exemplaire. **Bien que la Stratégie prévoit le réaménagement des berges et la reconversion des sites excédentaires, le manque de propositions concrètes et d'éléments de mise en œuvre ne suffit pas à nous convaincre du réalisme de ses chantiers.**

Il faut s'inspirer des quartiers qui, à l'instar du *Pôle de création des Faubourgs et de la rue Parthenais*, ont su mettre de l'avant leur spécificité pour élaborer une stratégie de développement et de revitalisation constructive et qui renforce leur propre identité. L'exercice mérite d'être fait à l'échelle de la ville, en prenant en compte ces initiatives locales, qui donnent une couleur à Montréal.

**La Stratégie centre-ville doit rattacher tous les projets à une vision claire, laquelle pourrait par exemple être d'avoir l'île urbaine la plus « durable » au monde, ou une île constituée de « villages urbains créatifs », ou encore la ville (incluant son centre) la plus conviviale pour les enfants en Amérique !**



ÉLÉMENTS FORTS DE L'IDENTITÉ DE MONTRÉAL



## 6 TERRITOIRE

### LIMITES DU CENTRE-VILLE

Le territoire de la Stratégie centre-ville inclut le Centre des affaires et ses quartiers limitrophes dont Griffintown, le secteur Bridge-Wellington, le Vieux-Montréal, les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie, Milton Parc et le quartier des Grands-Jardins. Il comprend ainsi l'entièreté de l'arrondissement de Ville-Marie, en plus de portions des arrondissements Le Plateau-Mont-Royal, Le Sud-Ouest et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

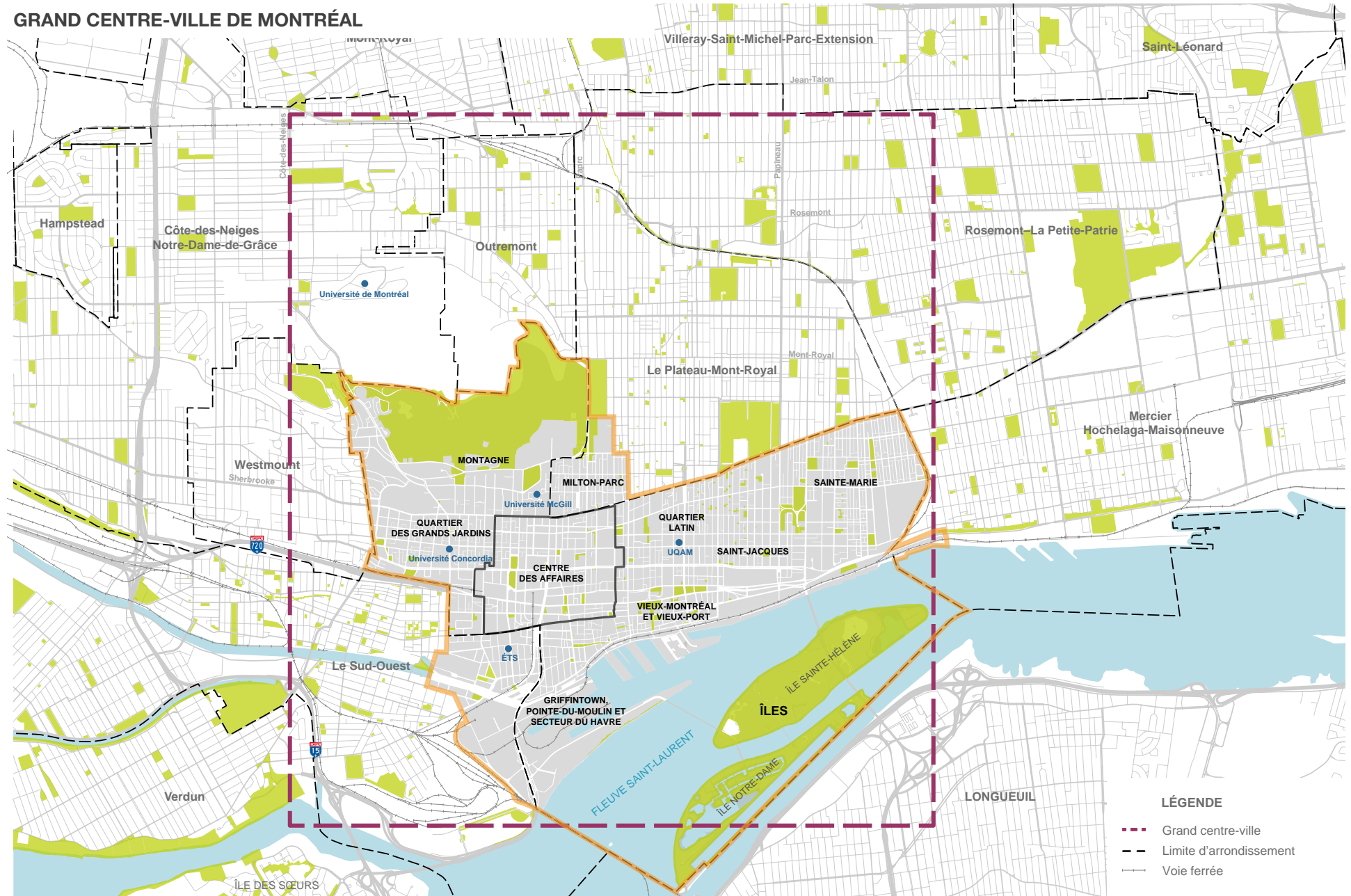
La Stratégie centre-ville établit cette limite en « [s'appuyant] à la fois sur des caractéristiques géographiques et historiques, et sur le potentiel d'expansion réel des milieux de vie existants. Ainsi, les limites de ce territoire sont déterminées de façon à y inclure les éléments qui caractérisent Montréal et constituent les assises de son importance économique, culturelle et touristique. »<sup>1</sup>

Selon nous, cette délimitation demeure néanmoins aléatoire. Par exemple, l'ajout de Milton-Parc dans le périmètre de la Stratégie centre-ville semble être déterminé par la présence de l'Hôtel-Dieu de Montréal et de l'Institut thoracique de Montréal, mais la Stratégie centre-ville aurait également pu incorporer l'Ancien institut pour les sourds (Ancien agence de la santé et des services sociaux de Montréal). À terme, une meilleure articulation du périmètre aurait pu faciliter la mise en œuvre de la Stratégie centre-ville.

Bien que nous reconnaissons la pertinence d'un exercice de planification stratégique à cette échelle, il est important de réfléchir la ville de Montréal à l'échelle du grand centre-ville. Englobant toutes les grandes institutions universitaires et de santé et l'ensemble du mont Royal au nord, le grand centre-ville comprend également l'intégralité du Plateau-Mont-Royal et une bonne partie du quartier de La Petite-Patrie. Cette délimitation représente les quartiers centraux denses et une vitalité économique et culturelle. Ils doivent être pris en considération dans les réflexions de planification stratégique.

<sup>1</sup> Stratégie Centre-ville, p.12

## GRAND CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL



## 7 MILIEU DE VIE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### DES ÉCHELLES RÉCONCILIÉES

Le centre-ville présente une particularité en ce fait qu'il est à la fois un milieu de vie qu'on souhaite riche et à échelle humaine, et le cœur économique et culturel de la métropole de la province. Les réflexions doivent donc permettre de concilier ces deux niveaux de développement. Ceci représente certes un important défi qui, s'il est relevé, peut mener à la réalisation de l'un des plus intéressants exemples internationaux de centre-ville habité et de ville durable.

**Le centre-ville est un regroupement de différents milieux de vie ayant chacun sa personnalité propre. Chaque milieu de vie devrait constituer un quartier complet avec du logement abordable, des services, des équipements et commerces adaptés, des espaces verts et publics variés et inclusifs, et un lieu d'emploi.**

Les exemples inspirants pour la mise en œuvre des projets ne seront sans doute pas tous québécois, mais différentes initiatives de métropoles européennes et même américaines au cœur habité peuvent certainement nous guider vers des moyens de mise en œuvre et même des modes de gouvernances facilitateurs de changement.

### UNE DENSITÉ BIEN PENSÉE

**Il faut soulever l'importance de densifier certaines parties de l'arrondissement, afin de consolider les milieux de vie, favoriser la prospérité des artères commerciales et des services de proximité et surtout, de répondre à la demande en matière de logements diversifiés.** Le quartier Sainte-Marie, le sud du quartier Saint-Jacques, le Faubourg-aux-Récollets, le secteur Bridge-Wellington et le sud-ouest du quartier Peter McGill présentent un potentiel de développement évident. Néanmoins, la crainte de la « gentrification »

est élevée chez certains organismes et acteurs locaux. **Aussi, le développement devrait se faire dans une optique de respect de la population locale et de préservation de la mixité sociale qui caractérise le centre-ville montréalais.**

La densité ne doit pas être réfléchi en termes de verticalité, mais en termes de qualité de l'environnement. Ce sont des espaces de qualité et des typologies résidentielles innovantes qui doivent être favorisés pour permettre une intégration harmonieuse à la forme urbaine des quartiers centraux. Ainsi, le principe de densité énoncé dans la Stratégie centre-ville doit être jumelé à la qualité et la convivialité de l'environnement bâti. Par exemple, des bâtiments de 3 à 6 étages conjuguent à la fois une échelle humaine et une densité relativement élevée. Il revient aux professionnels de l'aménagement de réfléchir à des projets intégrés aux contextes social et bâti pour créer un quartier accueillant et animé. Une densification de ces secteurs doit également être accompagnée de l'aménagement de services, d'équipements collectifs et d'infrastructures (parc, école, etc.) qui favoriseront un milieu de vie complet. **Il est nécessaire que le développement du centre-ville de Montréal passe à la fois par une réponse dynamique aux enjeux sociaux, environnementaux et économiques, tout en créant activement une ville désirable, un quartier où les gens veulent habiter.**

En ce sens, il faut éviter la construction de tour de très haute densité en dehors du centre des affaires. De plus, toute construction doit s'assurer de préserver les vues sur le mont Royal identifiées par le *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*.

Bien que la Stratégie centre-ville identifie deux secteurs à requalifier (soit le secteur Bridge-Wellington et le secteur des berges de Sainte-Marie (entrée du Pont Jacques-Cartier)) qui seront soumis à des programmes particuliers d'urbanisme (PPU), la Stratégie centre-ville ne fournit presque aucun détail sur la nature de la revitalisation de ces secteurs du centre-ville. Il convient, dans les deux cas, de mener des processus de conception et de planification inclusifs. Les citoyens et la société civile doivent être des acteurs de premier plan dans le développement de ces secteurs.

## DE L'HABITATION DE QUALITÉ POUR TOUS

**Besoin de base universel, se loger convenablement devient de plus en plus difficile, et ce, particulièrement pour les familles et pour les moins nantis de notre société.** Actuellement, la dépendance des municipalités aux impôts fonciers entraîne la standardisation des unités construites : des condominiums de petite taille au coût relativement élevé. Le portrait établi dans la Stratégie centre-ville corrobore clairement cette situation : « la majorité des nouveaux logements [...] partage des caractéristiques semblables : taille moyenne réduite (65 m<sup>2</sup>), mode de propriété en condominiums, coûts élevés (plus de 400 000 \$ par logement), et grands complexes d'habitations (plus de 125 unités). »<sup>2</sup> **La proportion de logements locatifs (particulièrement ceux de grandes tailles) diminue donc sans cesse, alors que les besoins pour ce type de logements demeurent.** Ce développement effréné de condominiums a pour effet de contribuer à la hausse des valeurs foncières, lesquelles ont augmenté cinq fois plus rapidement que l'inflation au cours des dernières années.

### Protection du parc locatif

Aucun mécanisme ne permet actuellement de protéger efficacement le parc locatif et les maisons de chambre. Il existe bien, dans certains arrondissements, un moratoire sur la transformation de logements locatifs en condominiums, mais la transformation de logements locatifs en propriété indivise permet de contourner facilement le moratoire.

Néanmoins, quelques arrondissements ont récemment fait preuve de volonté politique en utilisant les outils urbanistiques à leur disposition pour éviter que le marché privé ne décide de l'offre sur leur territoire. C'est le cas de l'arrondissement Mercier - Hochelaga-Maisonneuve, qui a adopté un *Plan d'action pour l'inclusion des logements sociaux et abordables* dans les projets résidentiels et de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, qui a décidé de protéger les espaces de création du Mile-End de la conversion.

<sup>2</sup> Stratégie centre-ville, p. 22

À l'instar de ces arrondissements, tous les milieux de vie devraient pouvoir compter sur de tels outils pour préserver une proportion de logements accessibles pour les ménages à revenu modeste et les familles.

### Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal

L'adoption de la *Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal* est une première étape pour reconnaître les besoins criants en matière de logements sociaux et abordables. Elle vise à atteindre deux cibles particulières :

- > que 15 % des nouvelles unités d'habitation construites sur le territoire de Montréal soient des logements sociaux et communautaires;
- > qu'une autre proportion de 15 % des nouvelles habitations soit constituée de logements abordables d'initiative privée (propriétés ou logements locatifs).

Néanmoins, malgré plus de dix ans d'application et une augmentation des mises en chantier dans le centre-ville, peu de logements sociaux et abordables ont été construits. Face à ce constat, la stratégie municipale s'avère malheureusement insatisfaisante à plusieurs égards.

Dans un premier temps, on constate que le pourcentage ciblé dans le cadre de la stratégie d'inclusion visant à ce que 30 % des nouveaux logements développés à Montréal soient des logements « abordables » est nettement insuffisant en regard des besoins de la population montréalaise à faible et modeste revenu. En effet, la stratégie d'inclusion municipale indique que la population visée par le logement social et communautaire correspond aux ménages dont le revenu annuel brut est de moins de 35 000 \$ ainsi qu'à une partie des ménages dont le revenu annuel brut est de moins de 55 000 \$. Or, les ménages locataires dont le revenu annuel est inférieur à 40 000 \$ représentent 56,7 % des ménages privés situés dans le territoire de la Stratégie centre-ville.<sup>3</sup> L'objectif de 30 % de logements abordables de la stratégie d'inclusion montréalaise est donc nettement insuffisant par rapport aux besoins et à la réalité socio-économique des ménages du centre-ville.

<sup>3</sup> Montréal en Statistiques, Profil socio-économique du territoire de la Stratégie centre-ville, p. 15

Autre faille importante de la Stratégie d'inclusion montréalaise : le « logement abordable d'initiative privée », qui n'est « abordable » que de nom. En effet, quoique la Stratégie prévoit que ce type de logement puisse prendre la forme de logement locatif ou de condominium, on constate que le marché privé produit uniquement des logements de type condominium dans les quartiers centraux de Montréal. Or, ce mode de tenure ne répond pas à une grande partie des besoins des ménages à revenu modeste montréalais.

De plus, les typologies de logement « abordable » produites par les promoteurs privés sont systématiquement des unités de petite dimension (studios, 2½ ou 3 ½), qui ne répondent pas non plus aux besoins des ménages avec enfants à revenu modeste.

**Enfin, aucune mesure n'est prise par la Ville afin d'assurer l'abordabilité des « logements abordables d'initiative privée » à long terme. Ce ne sont donc pas les logements qui sont abordables dans cette catégorie de logements, mais uniquement le prix de vente accordé au premier acheteur.**

Autre problématique soulevée par la Stratégie d'inclusion montréalaise : le caractère aléatoire de son application en ce qui a trait à l'inclusion de logements sociaux et communautaires dans les projets. En effet, la Stratégie d'inclusion municipale n'est pas obligatoire, mais seulement incitative. Cela fait donc en sorte que l'application des moyens d'action qui y sont identifiés est à géométrie variable et que de nombreux projets, qui devraient théoriquement y être soumis, y dérogent.

Un bilan de la Stratégie d'inclusion montréalaise, réalisé deux ans après l'adoption de la stratégie, a d'ailleurs permis de constater que le pourcentage ciblé par la Stratégie d'inclusion en matière de logement social et communautaire (15 %) était atteint à l'échelle montréalaise, mais qu'il ne l'était pas, loin s'en faut, à l'échelle de l'arrondissement de Ville-Marie, où les besoins populationnels sont pourtant plus élevés, toutes proportions gardées, qu'à l'échelle de Montréal. **Ainsi, des données fournies par la Direction de l'Habitation de la Ville de Montréal démontrent qu'entre 2005 et 2008, 242 logements sociaux et communautaires ont été mis en chantier dans l'arrondissement, sur un total de 4585 mises en chantier, soit 5,3 % du total.**

La Stratégie d'inclusion prévoit, comme moyen d'atteindre ses objectifs, que les projets immobiliers comprenant plus de 200 unités de logement (sites à caractère public ou sites privés requérant des modifications réglementaires) incluent en leur sein un minimum de 15 % de logements sociaux et communautaires. Or, on constate que la grande majorité des projets immobiliers privés requérant des modifications réglementaires, dans l'arrondissement de Ville-Marie, prévoient la construction de moins de 200 unités et sont par conséquent soustraits à l'application de la stratégie d'inclusion. Pour ne nommer que quelques projets approuvés récemment, citons le Triomphe (120 unités), le Marianopolis (150 unités), le Medley (191 unités), les lofts St-Alexandre (194 unités), le Zéro 1 (170 unités), Altitude Montréal (190 unités). **Le plancher de 200 unités de logement établi afin de déterminer les projets qui seront soumis à l'inclusion contribue donc à rendre la stratégie d'inclusion trop souvent inopérante.**

Par surcroît, la Ville de Montréal a procédé en 2012 à la création d'un Fonds de contribution à la Stratégie d'inclusion de logements abordables qui permet dorénavant, aux promoteurs « de haute densité au centre-ville », notamment, de contribuer financièrement à ce fonds plutôt que d'inclure du logement social et communautaire dans leurs projets. Cette procédure, qui semble être devenue la norme dans l'arrondissement, s'inscrit en contradiction avec la plupart des principes qui présidaient initialement à la stratégie d'inclusion montréalaise, soit une prise de position résolue en faveur d'une mixité sociale accrue, une façon d'éviter la ségrégation sociale et le cercle vicieux de l'appauvrissement, un moyen pour assurer le maintien des gens dans leur milieu et un critère de développement durable. La Ville semble avoir plutôt décidé, avec la création de ce Fonds, de permettre aux promoteurs de monnayer le droit d'exclure le logement social de leurs projets.

Malgré que les contributions financières sont utilisées, en priorité, pour l'achat d'immeubles (terrains ou bâtiments) requis pour le développement de nouveaux projets ainsi que pour compléter le financement de projets en développement ou pour le financement de subventions, le calcul de contribution du Fonds de contribution est insuffisant pour répondre adéquatement aux exigences du marché du centre-ville. **Selon nous, le calcul pour la contribution au Fonds de la Stratégie d'inclusion devrait être révisé pour refléter la réalité du marché**

## immobilier du centre-ville.

**En ce sens, la Stratégie centre-ville devrait inclure la négociation d'accords de développement avec les promoteurs de tout projet de plus de 20 unités domiciliaires, et ce, afin d'assurer, d'une part, l'inclusion de logements sociaux et communautaires à l'intérieur de tous les projets de plus de 100 unités de logement ainsi qu'afin d'obtenir, d'autre part, une contribution financière à un fonds de développement du logement social et communautaire de la part de tous les promoteurs de projets de 20 à 99 unités de logement.**

## Résidences étudiantes

De plus, pour assurer un logement pour tous, la Stratégie centre-ville devrait inclure un volet pour assurer le développement de résidences pour étudiants. En effet, actuellement, le nombre de places en résidences étudiantes offertes par les universités montréalaises est insuffisant. En 2013, on comptait ainsi 5 209 places en résidences universitaires dans l'ensemble des universités montréalaises, qui permettaient de loger moins de 3 % de la population universitaire totale. C'est vraiment peu quand on se compare à d'autres pays occidentaux, où ce chiffre oscille généralement entre 10 % (en France) et 30 % (États-Unis).<sup>4</sup>

Le manque de résidences étudiantes a pour effet de rendre plus difficile le droit à l'éducation pour les étudiants issus de milieux à revenu faible ou modeste qui éprouvent de la difficulté à se loger dans le marché privé, ainsi que d'exercer une pression à la hausse sur le prix des logements (et notamment des grands logements) dans le parc de logements locatifs privé pour l'ensemble de la population. **La Stratégie centre-ville pourrait se positionner clairement sur les besoins en résidences étudiantes et privilégier des stratégies de mise en œuvre permettant un développement de ce type de projet.**

<sup>4</sup> Un toit pour nos études, UTILE, hiver 2015

## Salubrité des logements

Par ailleurs, un nombre trop élevé de propriétaires de terrains et d'immeubles à logements négligent leur propriété, soit dans une logique de spéculation foncière, soit uniquement par déresponsabilisation. De nombreux logements habités sont donc insalubres et la rénovation représente souvent une opportunité pour le propriétaire de hausser drastiquement les loyers, ou même, de vendre les unités sous forme de copropriété. Plusieurs locataires au revenu modeste ont ainsi dû quitter leur demeure et chercher avec peine un nouveau toit. La situation est même devenue dramatique au niveau des maisons de chambres.

De plus, la Stratégie centre-ville devrait mettre de l'avant l'adoption de plans d'intervention en matière de développement de logements sociaux et de lutte à la pauvreté adaptés aux quartiers défavorisés du centre-ville.

**La Stratégie centre-ville devrait mettre en place des programmes incitatifs pour l'entretien adéquat des immeubles, de façon à assurer le maintien des ménages occupants dans leur unité, après les travaux. Par exemple : des taxes progressives, l'aide par un crédit d'impôt pour la rénovation ou la décontamination, etc. D'autre part, les terrains qui demeurent vacants ou sous-utilisés devraient être taxés davantage, afin de limiter la spéculation qui rend difficile le développement de projets variés.**

## Logements pour familles

**Pour pallier cette situation, la Stratégie centre-ville doit également se doter d'objectifs clairs sur la construction de nouveaux logements sociaux, afin de balancer l'offre résidentielle sur son territoire, et particulièrement dans l'arrondissement de Ville-Marie, où la pression est très forte. La Stratégie centre-ville doit donc encourager le développement de logements sociaux et d'unités résidentielles familiales accessibles afin de garantir la mixité sur le territoire et particulièrement dans les quartiers centraux. La demande est forte et touche de nombreux groupes : travailleurs, étudiants, etc. L'accessibilité à du logement de qualité, situé à proximité des services et**

**des lieux de travail (particulièrement pour les travailleurs du domaine de la santé), favoriserait la rétention des travailleurs et des familles sur l'île de Montréal et en particulier dans les quartiers centraux.**

**Le développement de projets mixtes, qui comprennent des unités pour familles avec enfants ainsi que des logements locatifs (de type social et communautaire), qui s'intègrent au milieu de vie, est l'avenue privilégiée par le milieu local pour maintenir la mixité sociale caractéristique de Montréal et de ses quartiers centraux.**

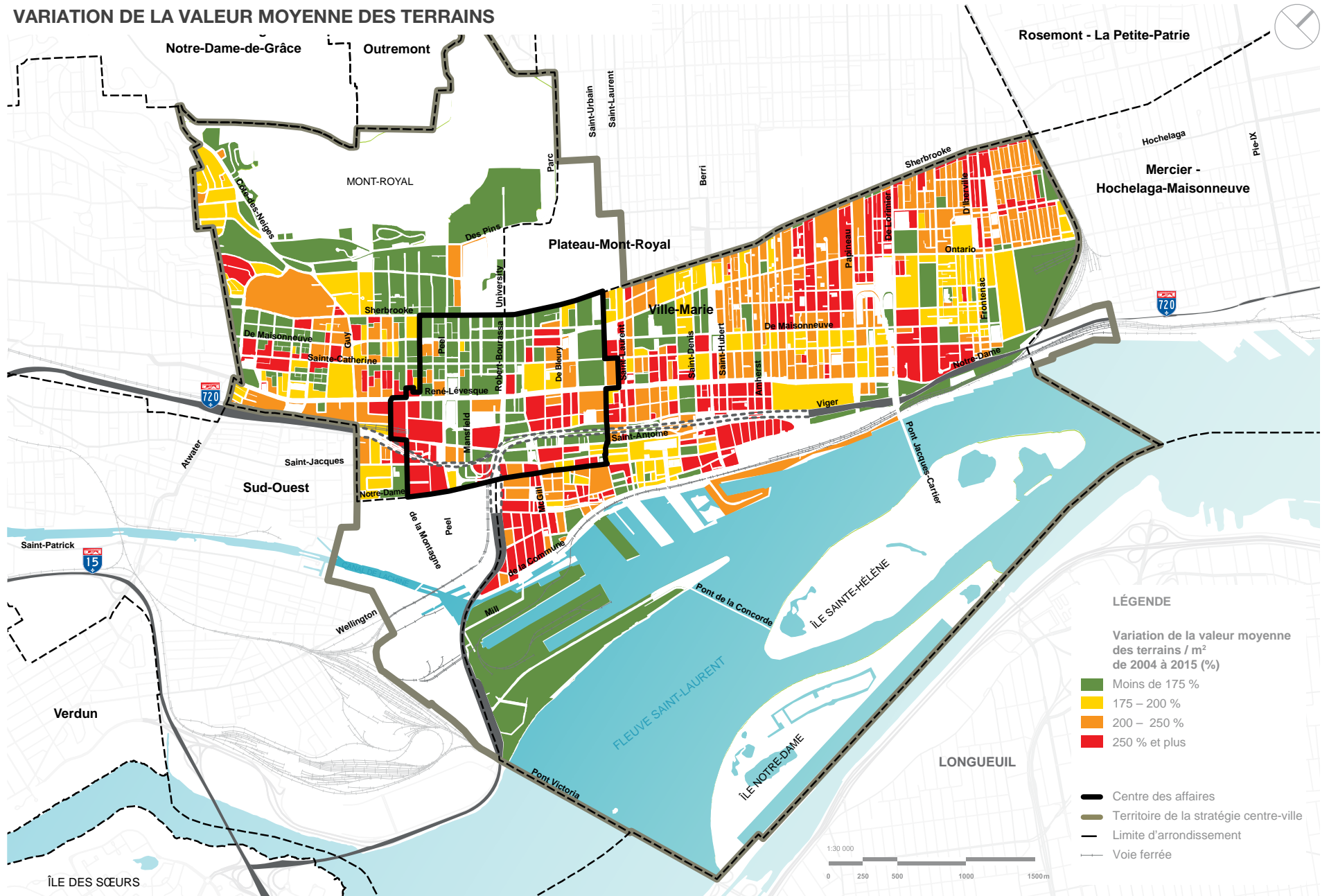
Si nous reconnaissons la volonté de la Stratégie centre-ville de vouloir créer des conditions à l'établissement des familles, notamment par la construction de grands logements, il convient de donner les outils et les leviers nécessaires pour permettre ce type de logement. Particulièrement dans la production de logements familiaux de nature sociale et communautaire, le financement et les programmes ne sont pas adaptés à la réalité du marché du centre-ville de Montréal. **La Stratégie centre-ville doit inclure des mesures incitatives de nature financière pour les logements familiaux de nature sociale et commerciale et des mesures incitatives de nature financière et réglementaire visant l'intégration de logements familiaux dans les nouveaux projets résidentiels.**

**La Stratégie centre-ville pourrait préciser que tous les sites publics et parapublics — ces sites inclus tous les bâtiments et terrains appartenant aux villes, aux gouvernements fédéral et provincial ainsi qu'à tous leurs organismes subsidiaires (armée, commissions scolaires, hôpitaux, etc.) — en situation de conversion ou de construction, devraient être réservés prioritairement pour des usages sociaux et communautaires. Ce serait une formidable mesure pour mettre de l'avant l'augmentation du nombre d'unités familles et de logements sociaux disponibles.**

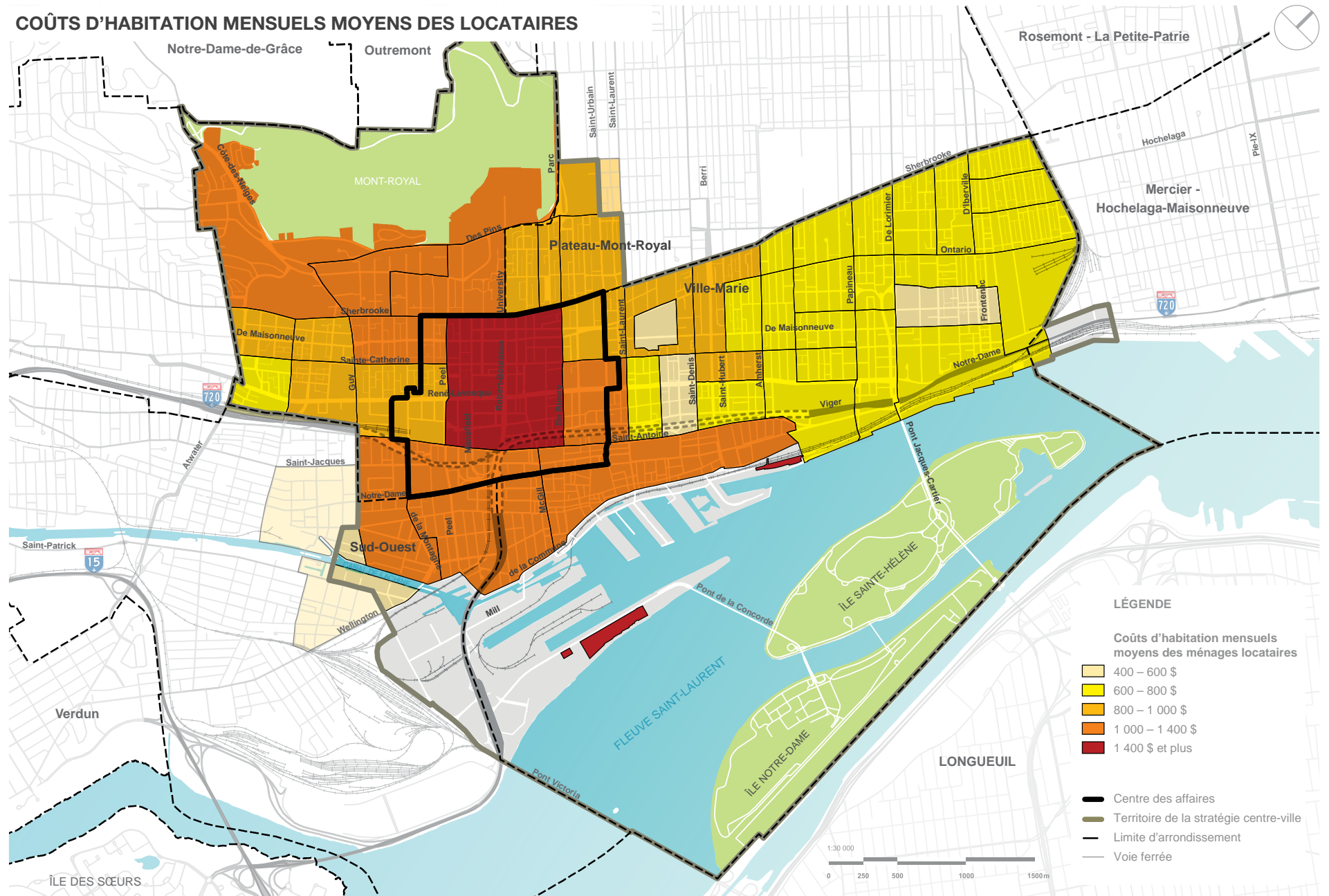
**Enfin, si la Stratégie centre-ville prend cette direction, il contribuera à éviter l'augmentation de l'étalement urbain : nombreux sont les ménages qui font le choix de quitter l'île au profit de la banlieue, car l'immobilier est trop dispendieux ou simplement parce qu'ils ne trouvent pas de logement assez spacieux.**



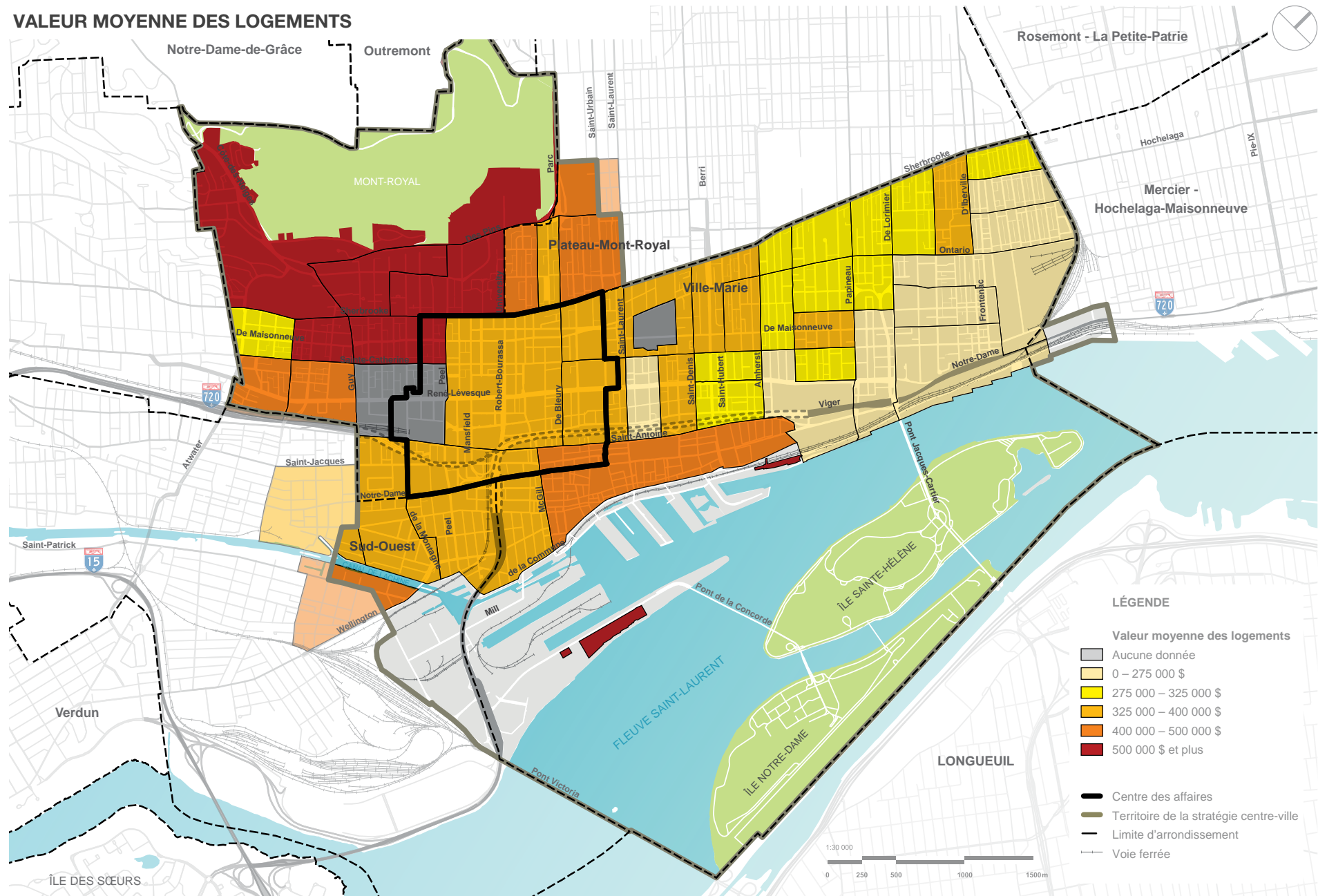
### VARIATION DE LA VALEUR MOYENNE DES TERRAINS



### COÛTS D'HABITATION MENSUELS MOYENS DES LOCATAIRES



### VALEUR MOYENNE DES LOGEMENTS



#### LÉGENDE

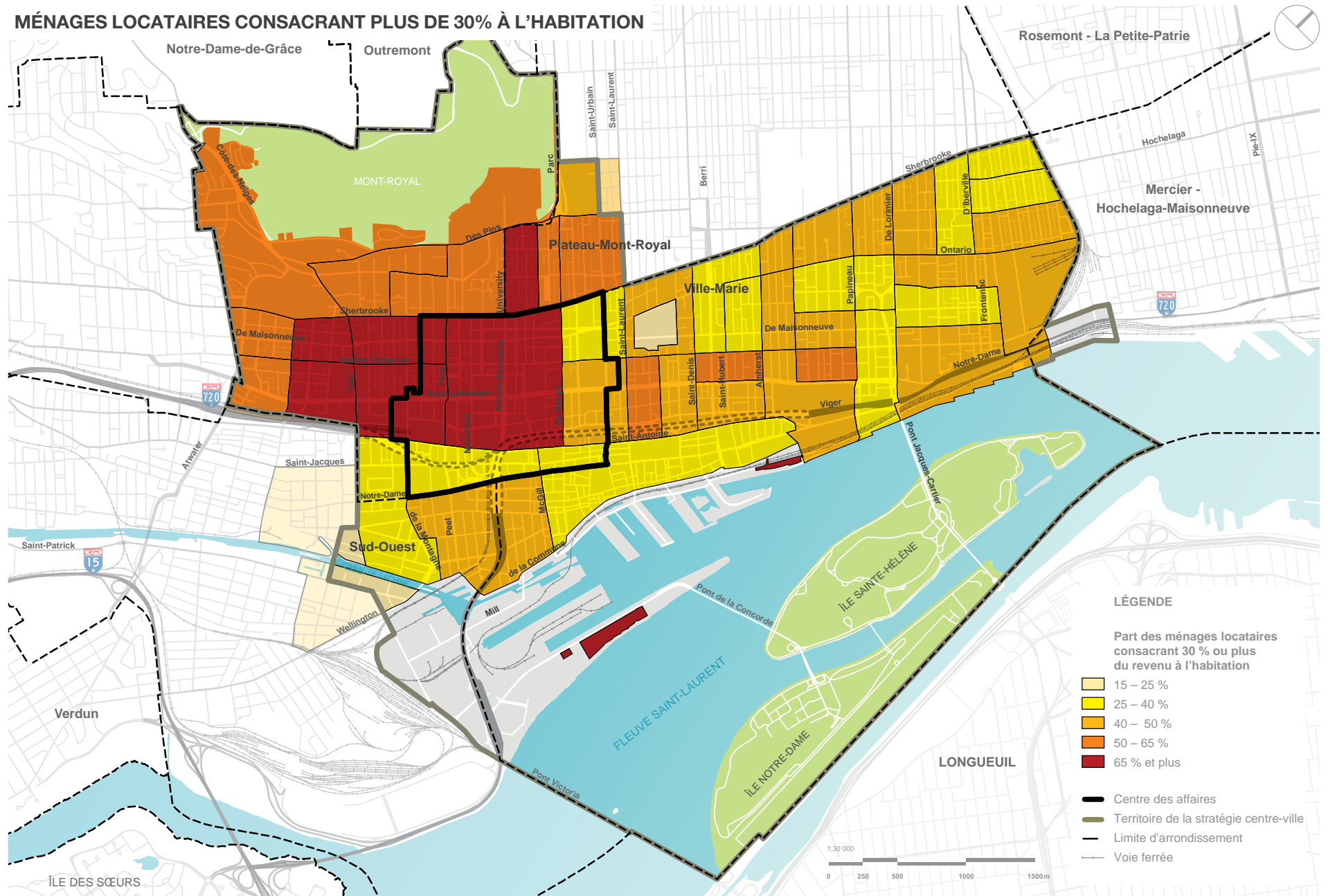
##### Valeur moyenne des logements

- Aucune donnée
- 0 – 275 000 \$
- 275 000 – 325 000 \$
- 325 000 – 400 000 \$
- 400 000 – 500 000 \$
- 500 000 \$ et plus

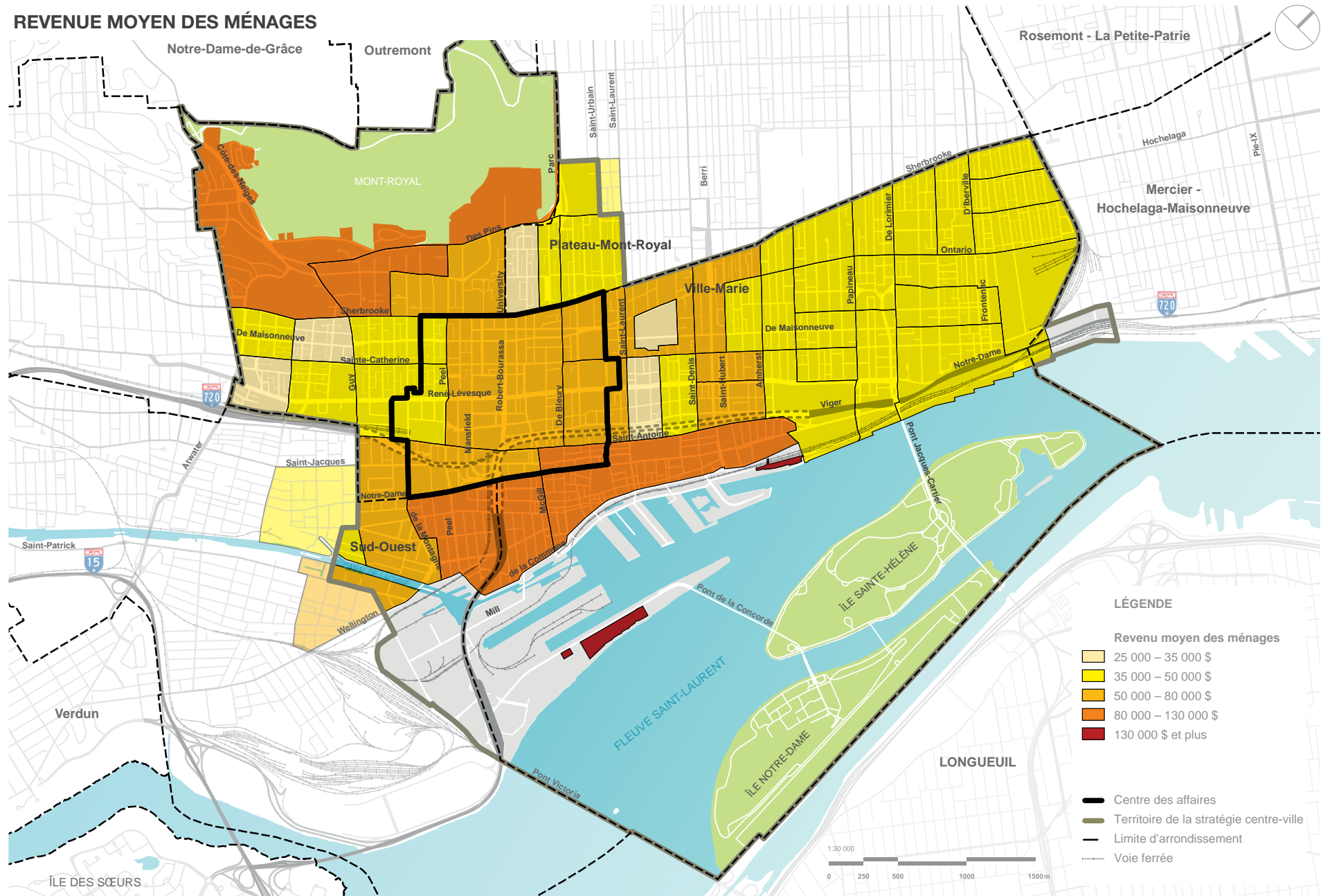
- Centre des affaires
- Territoire de la stratégie centre-ville
- Limite d'arrondissement
- Voie ferrée



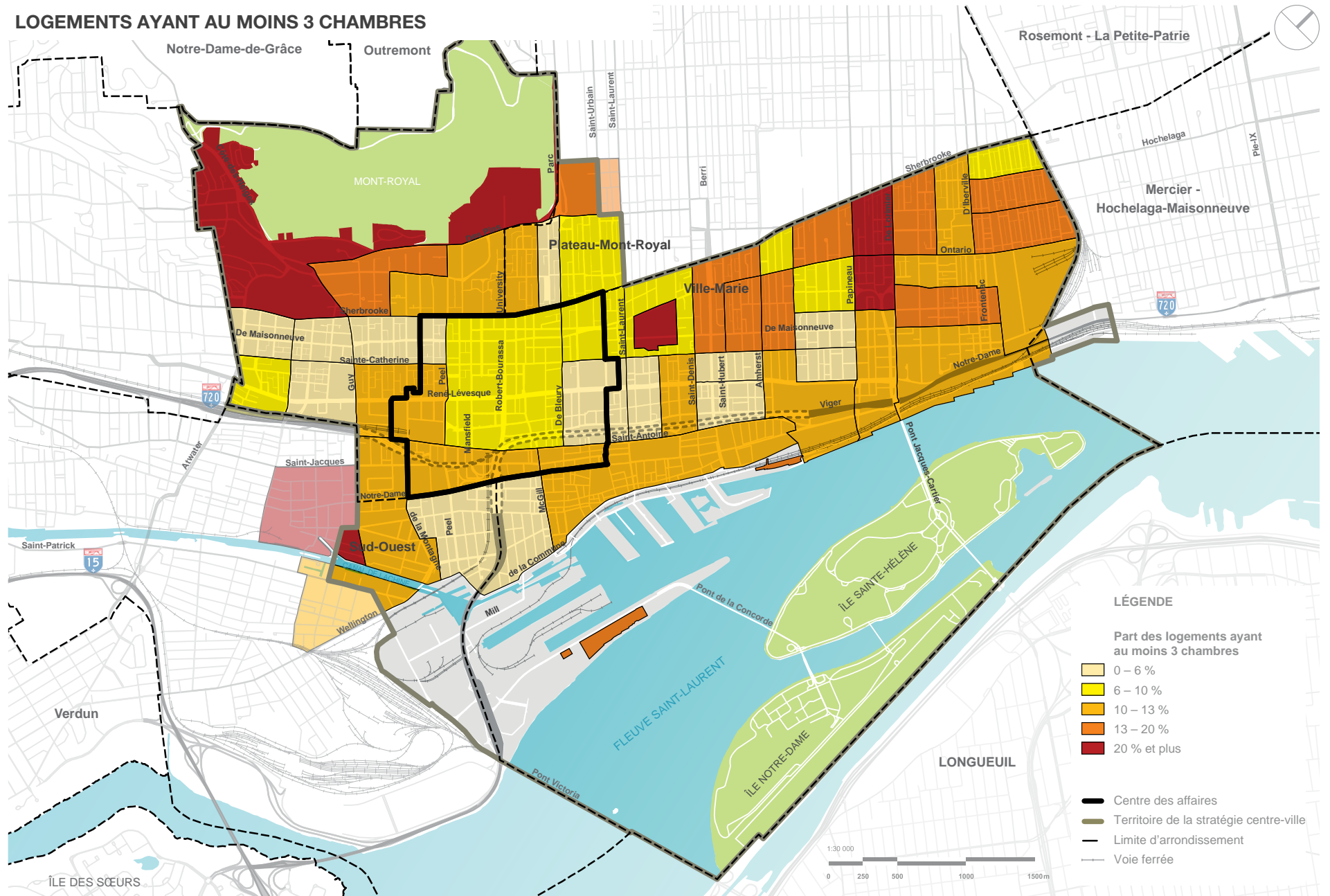
### MÉNAGES LOCATAIRES CONSACRANT PLUS DE 30% À L'HABITATION



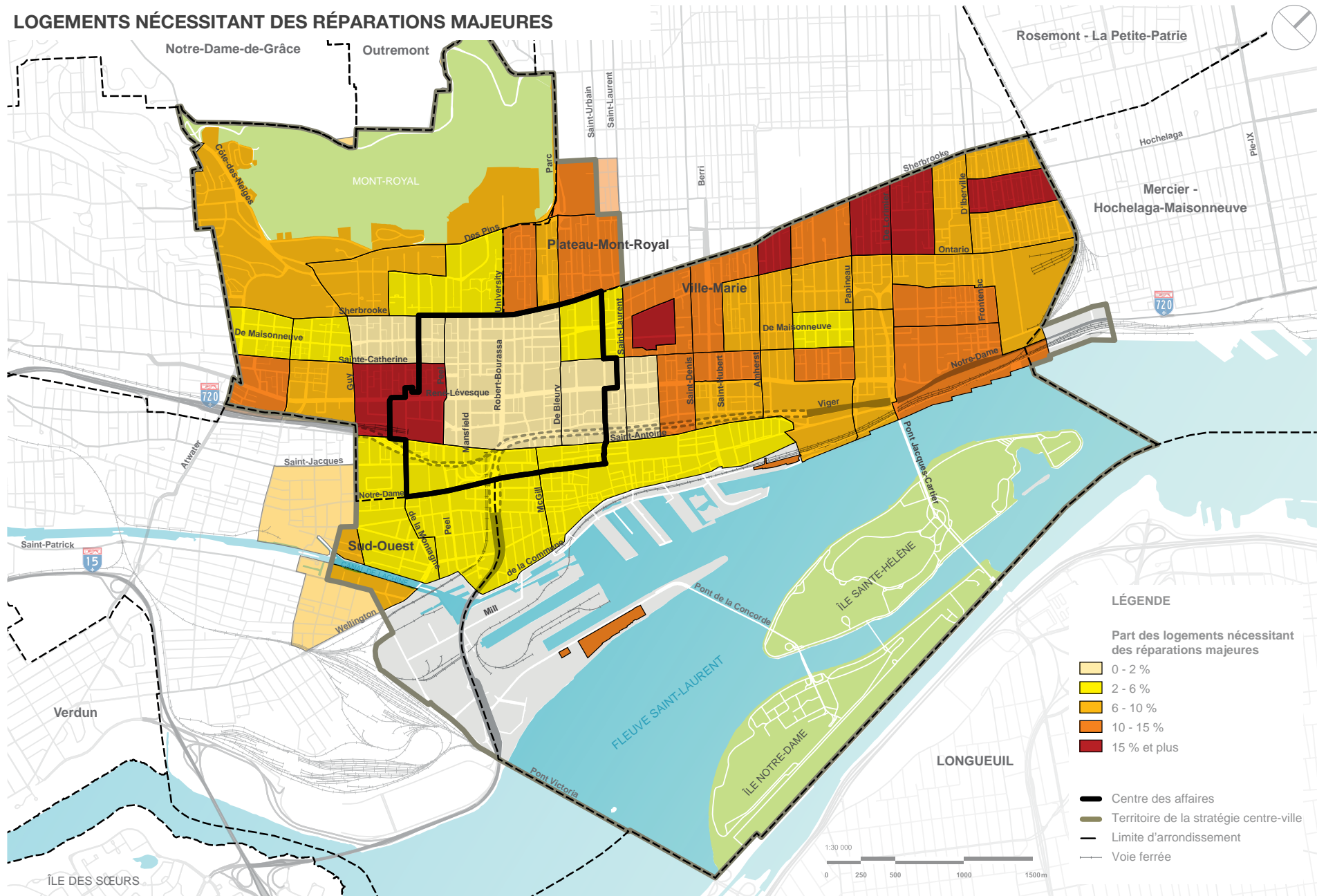
## REVENUE MOYEN DES MÉNAGES



### LOGEMENTS AYANT AU MOINS 3 CHAMBRES



### LOGEMENTS NÉCESSITANT DES RÉPARATIONS MAJEURES



## DES ESPACES PUBLICS VARIÉS, VERTS ET INCLUSIFS

Les espaces publics sont au cœur de la vie sociale en milieu urbain et représentent un bien commun de la communauté. C'est pourquoi ils doivent être traités avec soin. **La Stratégie centre-ville doit favoriser la mise en valeur de ces espaces en prévoyant des outils budgétaires et réglementaires que la ville et les arrondissements mettront de l'avant.**

La planification de milieux de vie complets passe par l'intégration des espaces publics et des espaces verts. Des espaces publics polyvalents et offrant une programmation variée et complémentaire sont nécessaires pour créer un milieu de vie complet. L'inclusion d'espaces publics dans les nouveaux projets d'une certaine ampleur devrait être un objectif clair de la Stratégie centre-ville, en particulier dans les cas où une garderie ou une école est à proximité.

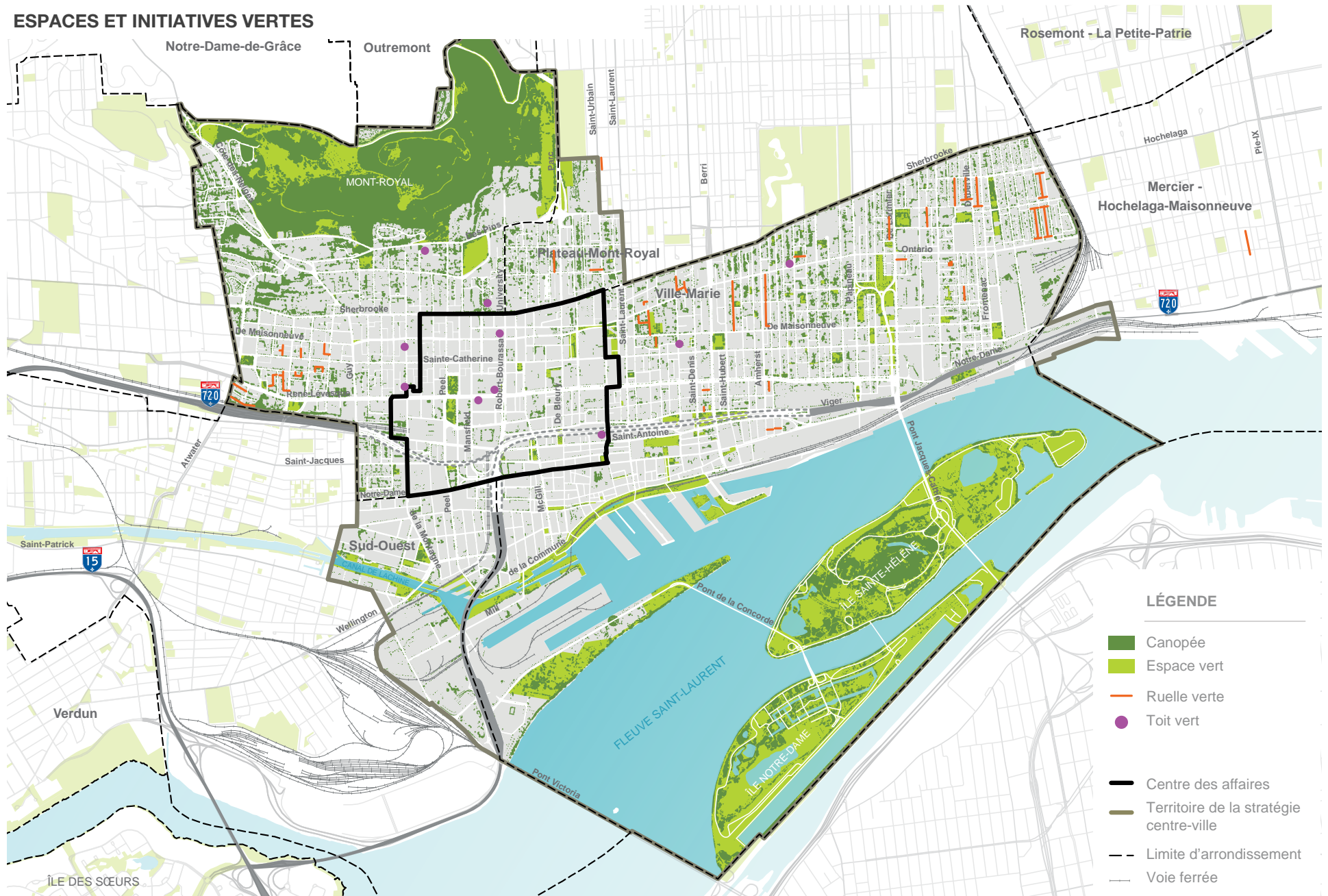
Le centre-ville est un lieu d'accueil privilégié des populations marginalisées, qui y trouvent des ressources et des services qui leur sont dédiés. **L'aménagement des espaces publics dans le centre-ville doit considérer cette dynamique et assurer des lieux inclusifs et accueillants pour tous.**

**Toujours en lien avec les espaces publics, les initiatives vertes et en l'agriculture urbaine doivent être encouragées.** L'agriculture urbaine se développe de plus en plus. Dès lors, des dispositions uniformes à l'ensemble du territoire de l'agglomération doivent se trouver dans le document complémentaire, afin d'encourager cette pratique et de favoriser l'utilisation des terrains vacants à cette fin, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

**Sur le plan des initiatives vertes, les programmes de verdissement de ruelles, de carrés d'arbre, de stationnements, de toitures doivent être favorisés dans le contexte actuel de crise environnementale.**



## ESPACES ET INITIATIVES VERTES



### LÉGENDE

- Canopée
- Espace vert
- Ruelle verte
- Toit vert
- Centre des affaires
- Territoire de la stratégie centre-ville
- Limite d'arrondissement
- Voie ferrée

## DES ARTÈRES COMMERCIALES LOCALES DYNAMIQUES

**Les artères commerciales constituent généralement les colonnes vertébrales des milieux de vie et leur vitalité est intrinsèquement liée à la qualité de vie des quartiers qui les bordent.** Toutefois, de nombreux commerçants localisés sur ce type d'artères peinent à rentabiliser leur entreprise en raison des coûts exorbitants des loyers commerciaux. Aucun mécanisme de contrôle des coûts des loyers n'existe. **La Stratégie centre-ville devrait identifier des mesures afin de protéger la vitalité des artères commerciales des hausses de loyer excessives.**

D'une part, le cas de l'arrondissement de Ville-Marie, la vocation locale entre en conflit avec la vocation régionale des artères du centre-ville et rend difficile la consolidation de la vie de quartier. Cette situation est particulièrement difficile pour les commerces qui offrent des services de première nécessité pour les résidents (fruiterie, boulangerie, quincaillerie, etc.). D'autre part, les artères commerciales sont souvent l'un des plus importants « employeurs » locaux d'un quartier et permettent à des milliers de ménages de vivre et de travailler dans leur milieu de vie.

**Parce qu'elles participent grandement au dynamisme économique de Montréal et qu'elles consolident la vitalité des quartiers, les artères commerciales doivent être valorisées concrètement dans les mesures mises de l'avant par la Stratégie centre-ville.**

## DES EMPLOIS ET DES USAGES DIVERSIFIÉS

Le centre-ville de Montréal jouit déjà d'une importante mixité des fonctions. Pourtant, certains secteurs d'emplois tendent à se transformer rapidement en secteurs résidentiels. La présence d'emplois de qualité dans les quartiers limitrophes au cœur des affaires et notamment des emplois dans les domaines de la production, de la transformation et de la création sont assurément un atout pour le dynamisme de ces quartiers.

La Stratégie centre-ville prévoit un potentiel de développement permettant la

construction de 800 000 mètres carrés d'espace de bureau ou d'espace liés à l'emploi. Bien qu'une offre commerciale de bureau de catégorie constitue un atout pour le centre-ville, il convient que des mesures soient prises pour assurer la rétention de secteurs d'emploi déjà existants et pour inciter différents types d'employeurs à venir s'établir au centre-ville. Les résidents actuels doivent pouvoir bénéficier des nouveaux emplois.

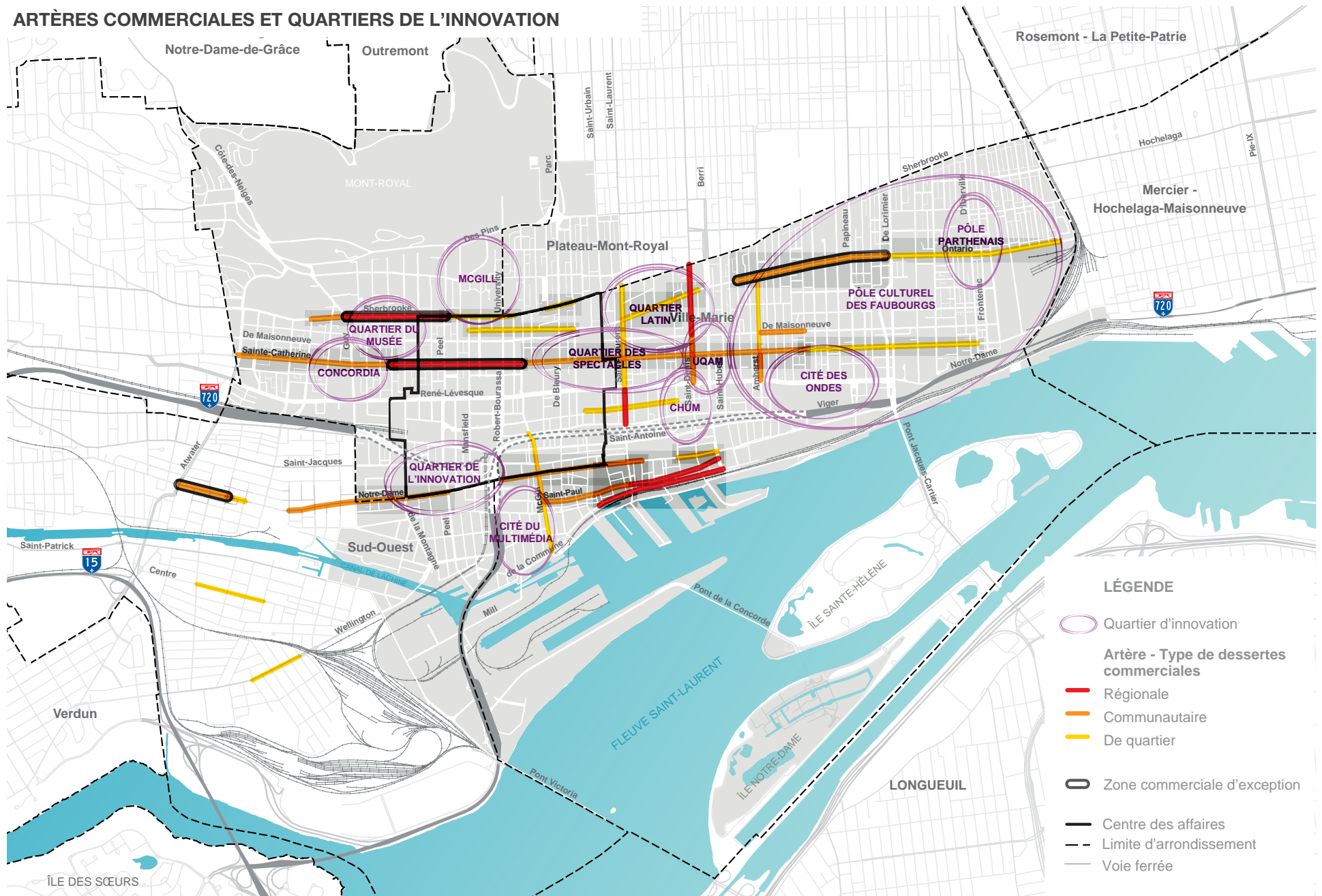
**Puisque l'accès à un emploi de qualité est fondamental dans l'équilibre de la vie des résidents montréalais, la préservation et le développement de lieux d'emplois diversifiés au cœur des quartiers sont importants et méritent d'être intégrés à la Stratégie centre-ville.**

De plus, il faut souligner que l'arrivée de grands employeurs, comme le CHUM, dans le centre-ville et leur volonté d'être un d'acteur local impliqué dans leur quartier est une bonne nouvelle pour la communauté. Engageant des collaborations qui visent à prendre part aux lieux de concertation et de consultation, ces institutions et entreprises ont, dans certains cas, également élaboré un plan d'embauche locale pour répondre à un besoin identifié par le milieu social et communautaire.

**Il est important de soutenir ce type d'initiative et de s'assurer de créer les conditions propices à l'embauche locale et en premier lieu, l'offre de logements adaptée à la situation des employés.** Trop souvent, les jeunes et les ménages à revenu modeste n'ont pas les moyens d'habiter près de leur emploi au centre-ville. **Il faut arrimer davantage le dossier de l'habitation à celui du développement économique.**

De la même manière, les établissements collégiaux et universitaires, lesquels sont nombreux dans l'arrondissement de Ville-Marie, pourraient participer davantage à la dynamique économique locale en arrimant les formations et stages des étudiants aux besoins des entreprises avoisinantes. Ainsi, la rétention de jeunes ménages en ville serait possiblement facilitée (encore une fois, si l'offre de logements et de services est adaptée à leurs besoins et moyens). **Puisque Montréal jouit d'une importante réputation comme ville étudiante, il est tout indiqué de miser sur cette force pour permettre aux entreprises locales de prospérer et même pour développer l'entrepreneuriat au centre-ville.**

## ARTÈRES COMMERCIALES ET QUARTIERS DE L'INNOVATION



## RECOMMANDATIONS

1. Qu'une vision plus claire et plus adaptée aux particularités de Montréal soit proposée;
2. Que le développement se fasse dans une optique de respect de la population locale et de préservation de la mixité sociale;
3. Que le développement de projets mixtes, qui comprennent des unités pour familles avec enfants ainsi que des logements locatifs soient privilégiés;
4. Que la négociation d'accords de développement avec les promoteurs de tout projet de plus de 20 unités domiciliaires et ce, afin d'assurer, d'une part, l'inclusion de logements sociaux et communautaires à l'intérieur de tous les projets de plus de 100 unités de logement ainsi qu'afin d'obtenir, d'autre part, une contribution financière à un fonds de développement du logement social et communautaire de la part de tous les promoteurs de projets de 20 à 99 unités de logement;
5. Que le calcul pour la contribution au Fonds de la Stratégie d'inclusion soit être révisée pour refléter la réalité du marché immobilier du centre-ville;
6. Que des moyens soient proposés afin d'encourager l'entretien adéquat des immeubles de façon à maintenir en place la population en place;
7. Que des mesures soient prises pour mettre en valeur les espaces publics et encourager le verdissement et les initiatives vertes;
8. Que des mécanismes soient développés pour assurer une présence suffisante de services de proximité et d'organismes communautaires dans les quartiers habités;
9. Que des moyens soient mis de l'avant pour préserver et développer des lieux d'emplois diversifiés au cœur des quartiers.

## 8 MOBILITÉ DURABLE ET TRANSPORT

### UNE ARTICULATION URBANISME-TRANSPORT CONSÉQUENTE AUX OBJECTIFS

Un des grands objectifs de la Stratégie centre-ville est d'attirer 50 000 nouveaux résidents au centre-ville d'ici 2030. La vision mise de l'avant est notamment celle d'un centre-ville densément peuplé, constitué de milieux de vie complets répondant aux besoins des familles. Cette vision s'inscrit ainsi dans la volonté de combattre l'exode des familles vers les banlieues et de susciter chez cette part de la population un mouvement de retour au centre-ville. Le développement de typologies de logement adaptées, diversifiées et innovantes, ainsi que le développement de services publics (écoles, équipements collectifs) font entre autres partie des moyens que la Stratégie prévoit mettre en place afin de permettre l'attraction et la rétention des ménages avec enfants, ce que nous saluons par ailleurs.

Toutefois, nous avons quelques doutes quant à l'adéquation entre cet objectif d'attraction et de rétention de nouvelles populations au centre-ville et celui visant à miser sur le Réseau électrique métropolitain (REM) afin de bonifier le réseau de transport en commun. Certes, l'implantation d'un nouveau système lourd de transport en commun favorisera un report modal vers ce mode et améliorera l'accessibilité quotidienne au centre-ville, cependant, une telle infrastructure de transport risque également d'avoir comme effet de favoriser l'étalement urbain. En effet, en facilitant les déplacements éloignés, le REM aura vraisemblablement comme effet de donner accès à des propriétés moins dispendieuses et plus spacieuses, et ce, pour des coûts de transport pratiquement inchangés, voire moindres. **Considérant que le choix résidentiel des jeunes familles est intimement lié aux coûts et à la taille des propriétés<sup>5</sup>, il apparaît que l'implantation du REM risque d'entraîner des effets pervers allant à l'encontre de l'objectif d'attraction et de rétention de nouveaux résidents au centre-ville – et particulièrement des jeunes familles.**

<sup>5</sup> Marois, G. et Bélanger, A. "De Montréal vers la banlieue: déterminants du choix du lieu de résidence", *Cahiers québécois de démographie*, 43(2), 2014, p.441

Pour que le centre-ville de demain soit démographiquement et typologiquement diversifié, il est nécessaire, comme l'indique la Stratégie centre-ville, de créer des milieux de vie complets, de faire preuve d'innovation en termes de typologies résidentielles et de développer des équipements collectifs adaptés aux différents types de ménages. **Nous pensons qu'il est cependant tout aussi nécessaire de penser le développement urbain dans une perspective intégrée qui et de reconnaître les effets que pourrait avoir le REM sur le choix résidentiel des Montréalais et Montréalaises. Ainsi, des mesures nécessaires devraient être prises pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'étalement urbain lié à l'aménagement du REM.**

### DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT EN FAVEUR DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Avec sa forte densité et sa mixité des usages, le centre-ville de Montréal est particulièrement propice aux déplacements actifs. À juste titre, la marche se révèle être un des moyens de déplacement les plus utilisés dans l'arrondissement de Ville-Marie. Elle est évidemment pratiquée par ses résidents, mais aussi par les milliers de travailleurs, d'étudiants et de touristes qui s'y déplacent chaque jour. Par ailleurs, il est à noter que même les visiteurs venant au centre-ville en transport en commun ou en voiture deviennent piétons à un moment ou à un autre de la journée : de la station de métro à l'université, de la case de stationnement au bureau, sur l'heure du dîner, etc.

Toutefois, malgré l'usage répandu de la marche, et malgré tous les bienfaits de celle-ci en matière de santé publique et d'environnement, les aménagements urbains sur le territoire du centre-ville sont souvent vecteurs d'insécurité et d'inconfort pour les piétons.

**Ainsi, considérant que les aménagements en faveur de la marche contribuent, entre autres, à améliorer le bien-être des personnes et à produire des environnements sécuritaires et à échelle humaine, nous soutenons que les aménagements urbains devraient prioritairement être planifiés en fonction des piétons.**

**De surcroît, dans le contexte de vieillissement de la population qui caractérise l'arrondissement de Ville-Marie, il importe d'accorder une attention particulière à l'aménagement d'espaces publics favorables aux personnes à mobilité réduite :** accessibilité universelle, élargissement et nivellement des trottoirs, intersections sécurisées, délais de traversée allongée, présence de canopée, ajout de bancs avec bras et dossier, etc.

Voici quelques exemples de mesures en faveur des piétons qui mériteraient d'être implémenter :

- > Réviser les limites de vitesse et des sens de rues;
- > Aménager systématiquement des saillies de trottoirs aux intersections;
- > Aménager des trottoirs traversant dans les zones achalandées;
- > Implanter des traverses piétonnes croisées (quatre coins simultanés) particulièrement au centre-ville;
- > Élargir les trottoirs sur les rues passantes lors des travaux de réfection de rue;
- > Respecter les principes d'accessibilité universelle dans toutes les dimensions des réaménagements d'emprises publiques et prioriser les usagers vulnérables par la programmation des feux de circulation et des feux piétons;
- > Empêcher le stationnement près des intersections (l'article 386 du Code de la sécurité routière<sup>6</sup> exige déjà une distance minimale de 5 mètres);
- > Accroître le nombre et la qualité des traverses pour piétons (pas seulement aux intersections).

**En outre, conformément au principe de prudence, nous soutenons que le cycliste vient tout juste après le piéton comme élément prioritaire dans la planification urbaine.** Les déplacements cyclistes doivent eux aussi se faire de façon sécuritaire. Le développement d'infrastructures de qualité doit permettre de passer d'un secteur du centre-ville à l'autre et aux autres arrondissements limitrophes selon des chemins directs. L'ajout de stationnements à vélo, particulièrement autour des pôles d'emplois, d'éducation, de culture et de loisir devrait se faire en

cohésion avec le développement du réseau cyclable. Ces aménagements favoriseraient l'accroissement des déplacements en vélo, contribuant ainsi à la réduction des déplacements motorisés et au développement de saines habitudes de vie.

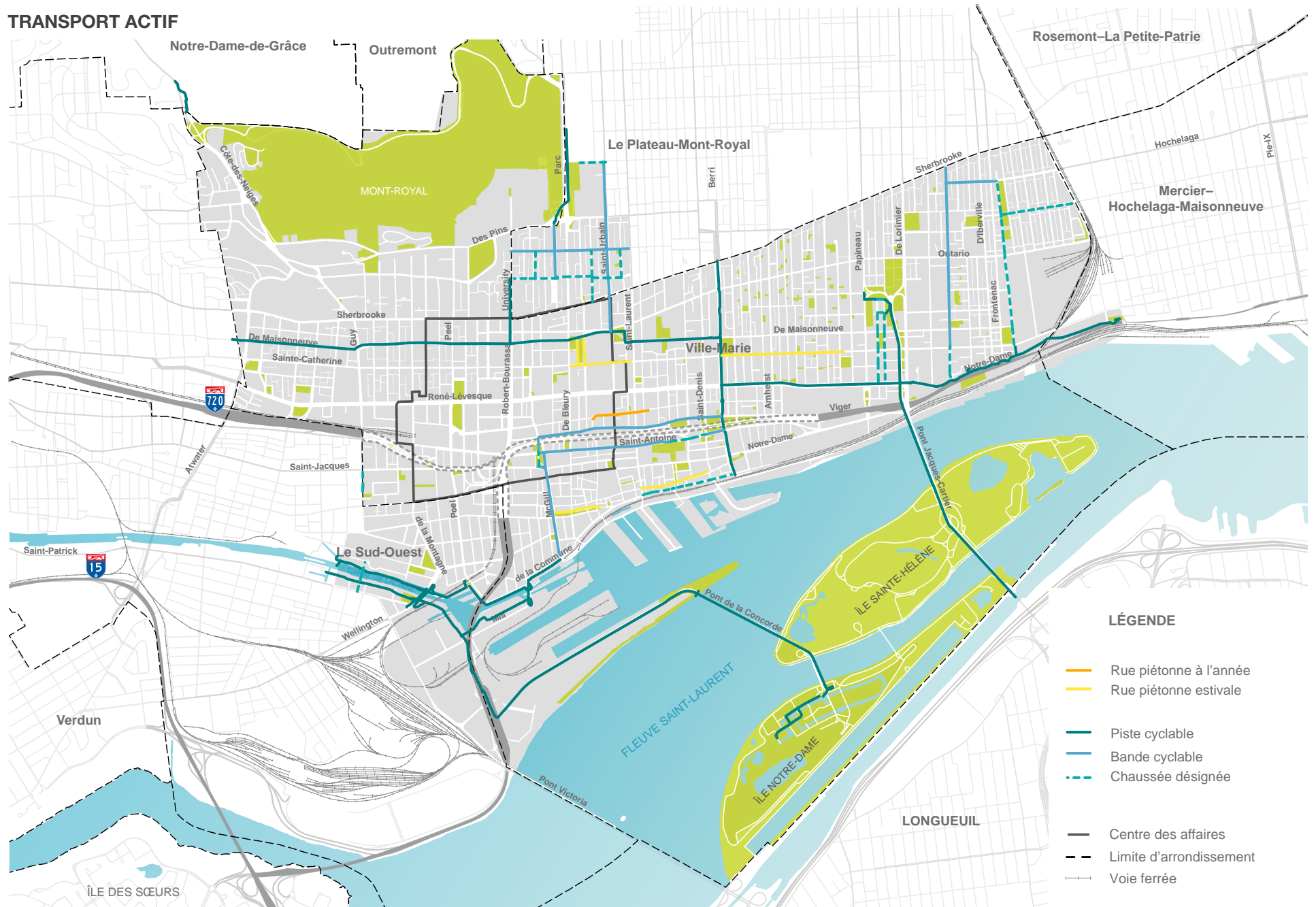
Voici quelques exemples de mesures en faveur des cyclistes qui mériteraient d'être implémenter :

- > Développer un réseau étendu et bien connecté de pistes cyclables en site propre;
- > Aménager des SAS à vélo aux intersections achalandées;
- > Développer une signalisation pour les cyclistes (distances, lieux d'intérêt, feux de circulation, etc.);
- > Étudier la pertinence et la faisabilité d'exclure du réseau de voies cyclables les véhicules ou « appareils de transport » sur roues qui sont beaucoup plus lourds ou plus rapides que les vélos;
- > Augmenter le nombre de kilomètres de pistes cyclables blanches;
- > Améliorer les liaisons cyclables inter-rives, notamment par la construction d'un pont entre le quai King-Edward et le parc de la Cité-du-Havre;
- > Compléter et mettre en œuvre le plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal.

En fin de compte, aménager en fonction des déplacements actifs contribue non seulement à améliorer les conditions d'accessibilités du centre-ville, mais également à créer des milieux de vie conviviaux et sécuritaires, à garder la population en meilleure santé et à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à l'usage des véhicules motorisés. **Nous proposons ainsi que la Stratégie centre-ville se conforme aux orientations concernant la mobilité active énoncées dans la Charte du piéton, dans le Plan de transport ainsi que dans le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2016- 2020.**

6 Profil sociodémographique de l'arrondissement Ville-Marie, 2011

## TRANSPORT ACTIF



### LÉGENDE

- Rue piétonne à l'année
- Rue piétonne estivale
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée désignée
- Centre des affaires
- Limite d'arrondissement
- Voie ferrée

## UNE CIRCULATION AUTOMOBILE ET DE TRANSIT RÉDUITE

Le centre-ville de Montréal, cœur économique de la métropole et du Québec, est de loin le plus grand générateur de déplacements de la région. Afin d'assurer sa vitalité, il est essentiel que ce dernier demeure attractif et accessible pour le plus grand nombre de personnes possibles. Cette affluence quotidienne génère toutefois une forte circulation automobile et de transit à travers l'arrondissement de Ville-Marie, nuisant fortement à la convivialité et à la sécurité des différents quartiers qui s'y trouvent.

La Stratégie centre-ville mise essentiellement sur l'augmentation et l'optimisation de l'offre en transport en commun afin de susciter un report modal puis une diminution du volume de déplacements automobiles. Bien que ces mesures soient tout à fait pertinentes, elles visent surtout à réduire la congestion au niveau des réseaux de transport en commun et des grands corridors d'accès routier du secteur : l'enjeu de la circulation de transit reste ainsi en grande partie inchangé. **Il est donc important de donner aux enjeux de déplacements internes toute l'attention qu'ils requièrent.**

**Afin de favoriser le développement de milieux de vie agréables, sécuritaires et complets, il est impératif que la question du transit automobile soit reconnue comme un enjeu à part entière, d'autant plus que la Stratégie centre-ville prévoit l'arrivée de 50 000 nouveaux résidents et la construction de 800 000 m<sup>2</sup> d'espace à bureau d'ici 2030. Les différents quartiers habités du centre-ville devraient en ce sens bénéficier d'une planification d'ensemble visant à implémenter efficacement des mesures d'apaisement de la circulation (réaménagement des rues, signalisation, etc.).**

En somme, la Stratégie centre-ville doit souligner l'importance d'atteindre une meilleure cohabitation entre les différents usagers de l'espace public – à la fois par l'amélioration de l'offre en transports collectifs et actifs, mais également par la mise en œuvre d'aménagements limitant les impacts négatifs de l'automobile sur la qualité de vie et sur les autres modes de déplacements.

## UN ACCENT MIS SUR GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT

La Stratégie centre-ville aborde la question de la mobilité essentiellement en termes de gestion de l'offre en transport. **Bien que nous soyons totalement en faveur des objectifs d'amélioration et de bonification de l'offre en transport collectif et actif, nous pensons que la Stratégie, dans sa volonté de réduire la congestion et d'améliorer les conditions générales d'accès au centre-ville, gagnerait grandement à intervenir non seulement sur l'offre, mais également sur la demande en transport.**

Un accent mis sur la gestion de la demande en transport (GDT) — notamment par la mise en place de mécanismes d'éducation, de promotion et de sensibilisation, ainsi que par l'institution de mesures incitatives et dissuasives — permettrait effectivement de compléter les interventions de nature infrastructurelles visant un report modal de la voiture solo vers des modes durables (transport collectif, covoiturage, vélo, course et marche).

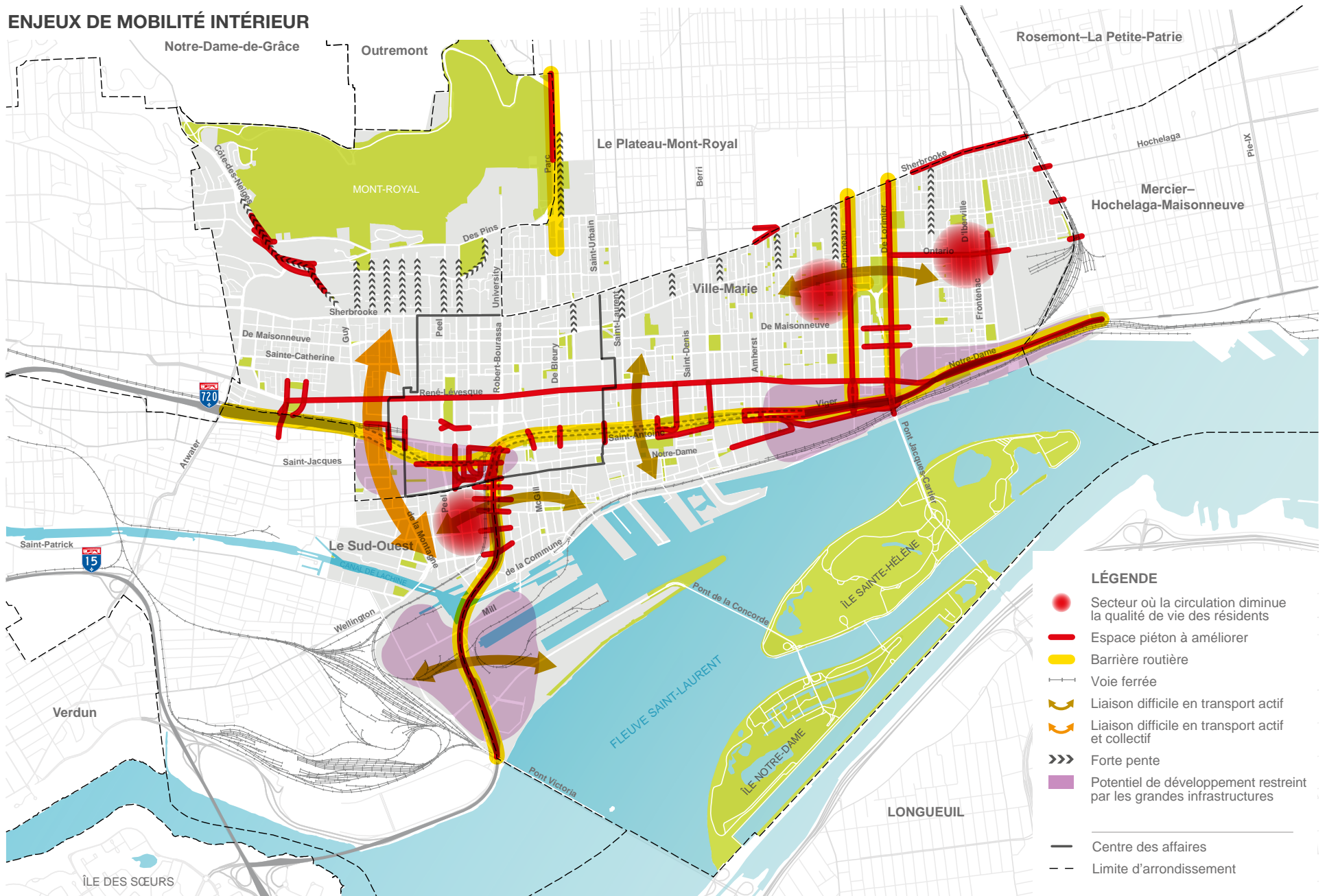
**Pour qu'elle soit optimale et efficace, la gestion de la demande en transport sur le territoire du centre-ville nécessite en outre un leadership affirmé de la part de la ville et de l'arrondissement de Ville-Marie.** Ce leadership se traduirait notamment par la mise à disposition d'un personnel et de budgets adaptés aux besoins ainsi que par l'établissement de partenariats, tant avec les organismes internes (p. ex. STM, Direction des transports, Direction de la santé publique, etc.) qu'avec les acteurs externes (entreprises, universités, groupes communautaires, etc.).

Nous soutenons par ailleurs les recommandations inscrites au Plan de transport (2008) de la ville de Montréal en ce qui a trait à la gestion de la demande, soit :

- > inciter les employeurs de plus de 100 employés à adopter des Plans de gestion de la demande (CGD);
- > s'assurer que tous les grands projets adoptent des plans de gestion des déplacements;
- > apporter un soutien accru aux CGD;
- > inclure les CGD dans l'élaboration des plans locaux de déplacement;



## ENJEUX DE MOBILITÉ INTÉRIEUR



### LÉGENDE

-  Secteur où la circulation diminue la qualité de vie des résidents
-  Espace piéton à améliorer
-  Barrière routière
-  Voie ferrée
-  Liaison difficile en transport actif
-  Liaison difficile en transport actif et collectif
-  Forte pente
-  Potentiel de développement restreint par les grandes infrastructures
-  Centre des affaires
-  Limite d'arrondissement

- > instaurer des mesures de gestion de la demande au sein des villes et des arrondissements.

À titre d'exemple, l'arrondissement de Ville-Marie pourrait — à l'instar de l'arrondissement Saint-Laurent — adopter une réglementation visant à exiger l'élaboration d'un Plan de gestion des déplacements pour toute demande de permis de construction concernant les projets dépassant un certain seuil de cases de stationnement.

**Nous soutenons également que, dans le cadre de la Stratégie centre-ville, la ville devrait — parmi d'autres mesures — mettre automatiquement en place des PGD pour ses propres sites d'emploi situé au centre-ville ainsi qu'améliorer la gestion du stationnement sur ce même territoire (conformément à la Politique de stationnement existante).**

## UNE INTERMODALITÉ RENFORCÉE

De manière générale, le centre-ville de Montréal possède une infrastructure de transport collectif très bien développée. On y retrouve notamment une multitude de stations de métro, d'arrêt d'autobus, de station Bixi, de stations Communauto, de pistes cyclables, sans compter les gares intermodales que sont la station Lucien-Lallier et la gare Centrale. **Tirer profit de la complémentarité des ces différents modes de transport est un élément essentiel à l'atteinte d'une mobilité plus efficace et durable au centre-ville.** Une intermodalité renforcée favoriserait notamment l'usage des modes collectifs (autobus, métro, covoiturage, autopartage) et actifs au détriment de l'automobile solo.

Nous appuyons en ce sens la volonté exprimée par la Stratégie centre-ville de mettre en place un modèle d'intervention intermodale afin au niveau des principaux corridors d'autobus. Il est toutefois à noter que très peu de détails sont donnés quant aux moyens de mise en œuvre de ce « modèle d'intervention intermodale ». Dans tous les cas, nous pensons que **l'intermodalité devrait être encouragée non seulement le long des grands corridors d'autobus, mais au niveau de**

## **l'ensemble des infrastructures de transport collectif qui le permettent sur le territoire du centre-ville.**

Par ailleurs, il faut mentionner que le développement de l'intermodalité est une opération relativement complexe qui nécessitera des moyens conséquents. De manière générale, l'intermodalité repose sur :

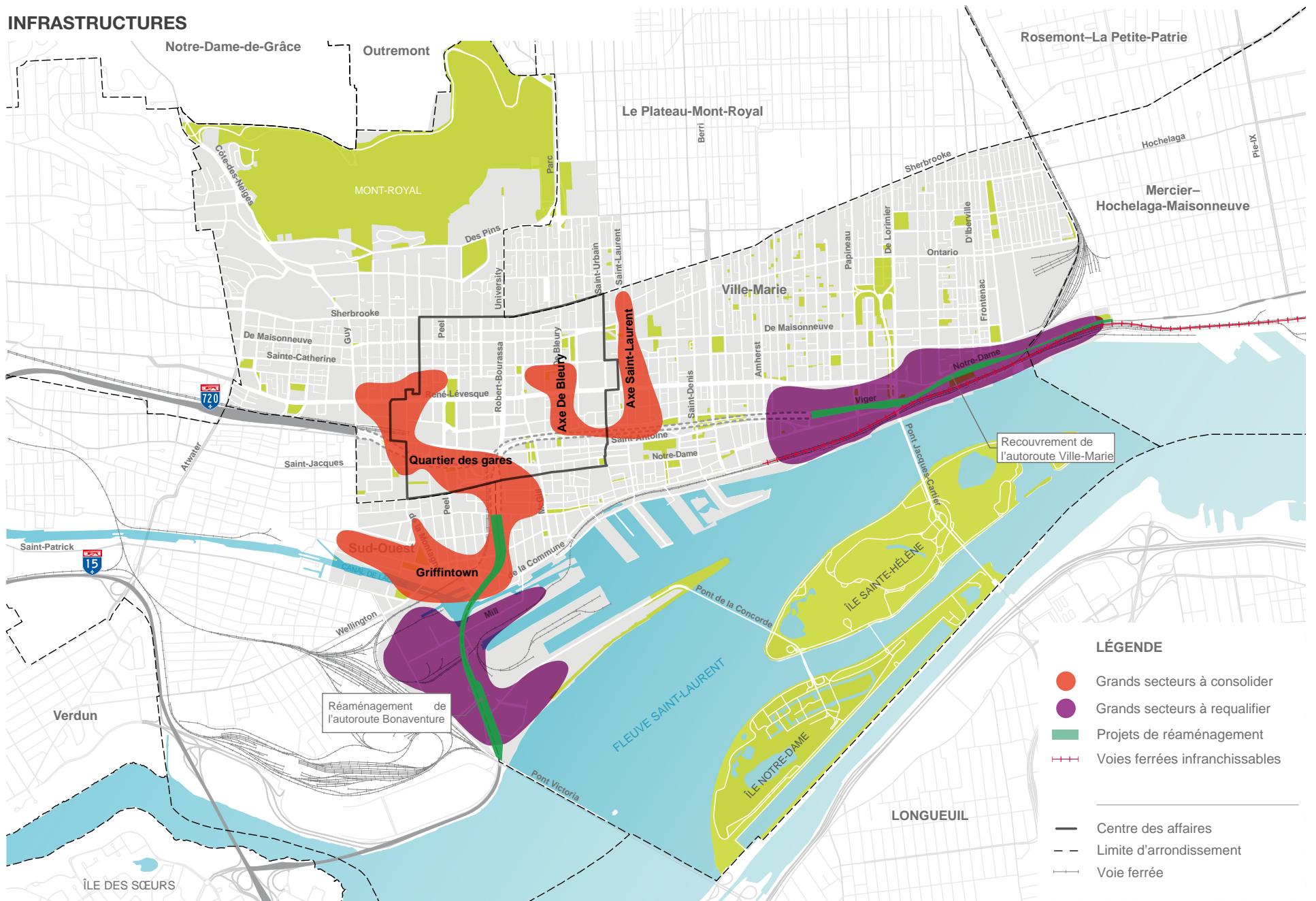
- > une offre de transport multimodale et efficace;
- > le développement de pôles d'échanges accessibles et aménagés de manière à atténuer les effets négatifs des correspondances;
- > l'accès à une information multimodale et en temps réel;
- > une tarification intégrée;
- > une coordination entre différents acteurs publics et privés.

**Ainsi, afin de développer une offre multimodale significative, la Stratégie centre-ville devra développer des outils de planifications adaptées ainsi qu'une structure de gouvernance entre les différents acteurs concernés, publics comme privés.**

## DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTÉGRÉES AU TISSU URBAIN

Les infrastructures autoroutières qui traversent le centre-ville sont de grandes sources de nuisances pour les résidents et portent atteinte à l'image du centre-ville de Montréal. Trois grands projets d'aménagements visant à réduire les impacts liés à ces cicatrices urbaines sont inclus dans la Stratégie centre-ville : le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, l'abaissement de l'autoroute Bonaventure, et le réaménagement de l'entrée de ville du Pont Jacques-Cartier. Nous sommes de manière générale en accord avec ces interventions. Cependant, nous tenons à souligner que la Stratégie centre-ville doit s'assurer que ces réaménagements majeurs soient faits en concertation avec les populations locales, particulièrement en ce qui concerne le redéveloppement des abords de l'autoroute Ville-Marie.

## INFRASTRUCTURES



### LÉGENDE

- Grands secteurs à consolider
- Grands secteurs à requalifier
- Projets de réaménagement
- - - Voies ferrées infranchissables
- Centre des affaires
- Limite d'arrondissement
- Voie ferrée

## RECOMMANDATIONS :

10. Que la possibilité que le REM favorise l'étalement urbain soit reconnue et prise en compte dans la stratégie d'attraction des familles au centre-ville;
11. Que les aménagements urbains soient planifiés prioritairement en fonction des piétons et des cyclistes;
12. Que l'aménagement de l'espace public soit fait en fonction des personnes à mobilité réduite, selon les principes d'accessibilité universelle;
13. Que la Gestion de la demande en transport (GDT) soit considérée comme un outil à part entière dans l'atteinte des objectifs de mobilité durable;
14. Que l'intermodalité soit encouragée sur l'ensemble des infrastructures de transport en commun qui le permettent;
15. Que les populations locales soient prises en compte dans le réaménagement des grandes infrastructures de transport.

## 9 SITES EXCÉDENTAIRES

### UNE VOCATION PUBLIQUE POUR LES DOMAINES INSTITUTIONNELS PATRIMONIAUX

**Les bâtiments et lieux patrimoniaux ne sont pas seulement objets de mémoire. Ils définissent notre identité collective actuelle et sont autant de reflets de notre singularité comme métropole francophone en Amérique, ancien fleuron industriel et ville de culture mondialement reconnue.** À l'échelle des quartiers, le patrimoine renvoie en général au sentiment d'appartenance à l'endroit et à l'esprit du lieu. Les sites excédentaires ont été au cœur du développement des quartiers du centre-ville de Montréal et ont participé activement à la dynamique sociale, culturelle, économique et institutionnelle du centre-ville.

Les grands ensembles institutionnels excédentaires représentent un défi particulier en termes de conservation de patrimoine bâti, d'usage, paysager et historique. Ces grands ensembles emblématiques sujets à changer de vocation sont visés par des mesures de protection qui cherchent à protéger l'intégrité des sites même s'ils changent de mains. Dans le contexte actuel de la construction des nouveaux CHU et du déménagement de certaines communautés religieuses devenues trop petites et âgées pour occuper de grands bâtiments, il s'avère extrêmement important de protéger ces ensembles. **Il est primordial d'en préserver l'intégrité tout en s'assurant que les reconversions assureront le maintien de ces sites dans les sphères publique, sociale, communautaire et/ou institutionnelle. Ces sites doivent maintenir un usage qui permet de s'ouvrir au public et à la communauté. Il est important de prévoir ces transitions pour éviter la perte de sites à haute valeur patrimoniale. La rentabilité sociale à long terme doit primer sur la rentabilité monétaire à court terme de ces éléments patrimoniaux d'importance.**

À ce titre, le développement des sites excédentaires peut être un levier intéressant pour atteindre les objectifs fixés en matière de création de logement pour familles et de logements sociaux.

Il convient également que la transformation des sites excédentaires d'envergure fasse l'objet de consultations publiques menées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Malgré la spécificité de chaque site excédentaire, **nous proposons une démarche permettant de développer une vision multiéchelle d'ensemble pour l'ensemble des sites excédentaires (et plus particulièrement des sites excédentaires hospitaliers) et même de l'ensemble des sites publics de toute nature soit élaborée.** Cette vision doit être le fruit d'une réflexion collective et inclusive. Le développement des terrains publics devra ainsi tenir compte des éléments de vision définis par l'instance et les projets devront également être évalués qualitativement par celle-ci.

### DES PROCESSUS COMPLEXES À FACILITER

La transformation d'un site excédentaire représente une entreprise longue et complexe. La spéculation, la valeur des terrains, les imprévus, les exigences patrimoniales, le transfert de propriété, l'état des bâtiments, l'appui de la communauté, le montage financier sont d'autant de défis à relever pour créer un projet de qualité. Tel que proposé par la Stratégie centre-ville, un cadre innovant doit être élaboré par la ville, en collaboration avec les instances gouvernementales provinciales et fédérales, pour les reconversions de sites excédentaires. Le cadre doit prendre en compte la complexité des projets. La ville devrait également identifier des personnes clés permettant de faciliter les différentes discussions et processus.

Vu la nature publique des sites, la transformation des immeubles hospitaliers excédentaires — et de façon générale de tout site public — devra se faire selon **un processus clair et transparent et des mécanismes devront aussi être mis en place afin de permettre à la population de s'exprimer à l'égard de l'avenir de ces grandes propriétés.** Ce processus de planification est essentiel, mais n'a pas à être lourd. En ce sens, il faut évaluer s'il est préférable qu'il y ait une seule ou plusieurs entités responsables (par exemple, par territoire), dans l'optique de conserver une certaine souplesse.

**Par ailleurs, il apparaît essentiel que l'évaluation des projets se fasse**

**sur une base qualitative et pas uniquement financière.** Il convient d'abord de définir **des critères et des balises de développement qui incluent des objectifs sociaux et des considérations locales**, avant de lancer quelque appel d'offres que ce soit.

Encore une fois, quelques modèles et exemples montréalais, québécois et étrangers pourraient être explorés, où l'appel d'offres a été élaboré suite à une démarche inclusive et une analyse approfondie des besoins du quartier dans lequel le projet en question devait se développer.

En Suède, par exemple, les propriétés publiques sont transformées selon un processus innovateur : sur la base de critères bien précis et audacieux (p. ex. : usages en fonction des besoins, nombre de logements sociaux, etc.), un appel d'offres est lancé, mais le prix est fixé d'avance par le gouvernement. Les propositions des développeurs se font uniquement sur une base qualitative (qui peut faire le meilleur projet pour ce prix, qui aura le programme le plus intéressant, qui préservera le mieux le patrimoine, qui fera le projet le plus vert, etc.). L'entité responsable du processus de transfert accompagne ensuite le lauréat tout au long du développement du projet.

## LES ÉGLISES ET ÉCOLES

La Stratégie centre-ville devrait aller plus loin en faisant l'inventaire des églises et des écoles à protéger en les inscrivant au document. Cela permettrait d'éviter de perdre des bâtiments qui ont été au cœur de la vie des quartiers montréalais. **De plus, la Stratégie centre-ville devrait se prononcer par rapport à un processus qui devrait être adopté quand vient le temps de reconvertir une église sur cette liste.**

## RECOMMANDATIONS

- 16. Que les sites excédentaires soient planifiés dans l'intérêt de la collectivité;
- 17. Que les sites excédentaires assurent le maintien de d'usages

public, social, communautaire et/ou institutionnel;

18. Qu'une vision concertée de l'ensemble des sites excédentaires soit élaborée;

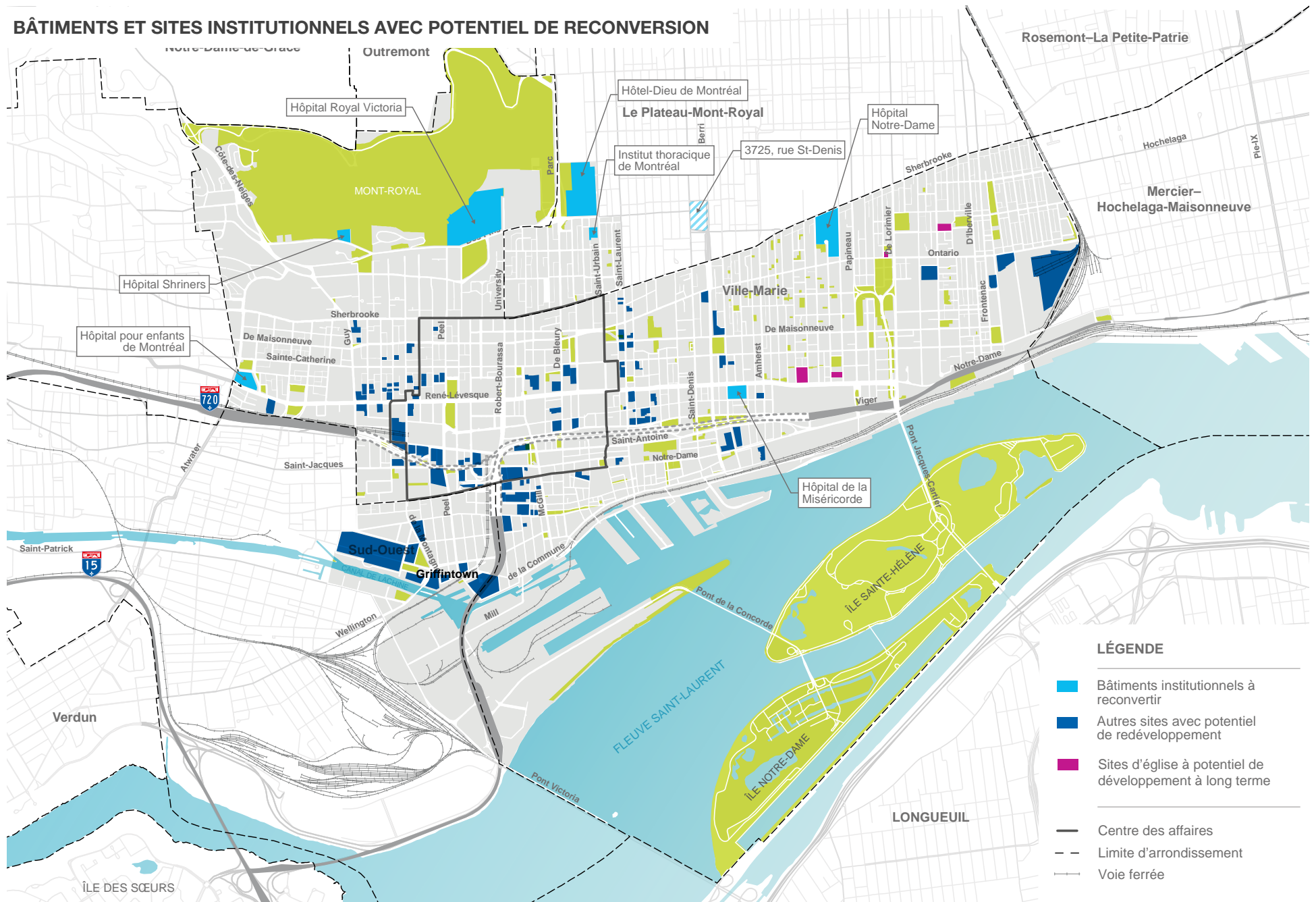
19. Que des discussions concertées des différentes instances gouvernementales entraînent la création d'un cadre innovant pour la reconversion des sites vacants;

20. Qu'un processus clair et transparent soit mis sur pied pour la reconversion des sites excédentaires;

21. Que l'évaluation des projets se fasse sur une base qualitative et pas uniquement financière;

22. Que les églises et les écoles soient incorporées dans la liste des documents excédentaires.

## BÂTIMENTS ET SITES INSTITUTIONNELS AVEC POTENTIEL DE RECONVERSION



## 10 ACCÈS AUX BERGES

Le réaménagement des berges est une occasion unique d'ouvrir la ville sur le fleuve et de créer un projet à l'image de Montréal. Sa planification, sa conception et sa programmation doivent être réalisées en partenariat avec la société civile et les citoyens pour aménager un projet cohérent et fort d'une identité propre. **Une réflexion pour une vision d'ensemble devrait être réalisée préalablement à l'élaboration des deux Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) mentionnés dans la Stratégie centre-ville.**

**Il est essentiel qu'un processus permettant des discussions constructives de long terme entre les différentes parties prenantes soit développés. La situation actuelle soulève de nombreux doutes sur la capacité de mener une véritable collaboration et un dialogue efficace avec la Société du Vieux-Port, le Port de Montréal, le CN et le CP.**

### DES BERGES MAJORITAIREMENT PUBLIQUES

**Le redéveloppement des berges doit s'effectuer en misant en priorité sur l'accès public aux rives et au fleuve du Saint-Laurent.** Il est nécessaire de planifier un redéveloppement des berges en réfléchissant à l'ensemble du domaine public et des espaces publics pour mener à un projet de verdissement réellement structurant. **En ce sens, la privatisation de terrains riverains pour la construction de hautes tours devrait être évitée à tout prix. Il faut au contraire prioriser un aménagement linéaire regroupant un ensemble de parcs, de promenades et d'espaces publics qui relie des attraits structuraux tels que des éléments institutionnels, culturels, muséaux ou emblématiques. L'animation et la programmation doivent être conçues pour permettre aux citoyens d'accéder gratuitement au littoral.**

Le redéveloppement des berges doit également s'inscrire dans un processus de participation et de consultation de la société civile et de la population, notamment pour définir un projet porteur inscrit dans l'identité forte de Montréal. **En se basant**

**sur l'histoire portuaire et industrielle du port de Montréal en plus de son patrimoine architectural et immatériel, le projet du redéveloppement du littoral devrait renforcer le sentiment de fierté locale et de susciter l'adhésion des citoyens.**<sup>7</sup>

### UNE PERMÉABILITÉ NORD-SUD À RENFORCER

Le redéveloppement des berges doit également être accompagné d'une **amélioration des liens nord-sud vers les fleuves, particulièrement dans le secteur de Sainte-Marie et du secteur de Bridge-Wellington.** En effet, un réaménagement réussi du littoral passe par la connectivité et l'accessibilité des sites en plus d'une intégration aux réseaux de transports collectifs et actifs de la ville. Dans le secteur de Sainte-Marie, la question de la reconnexion du sud du quartier par le prolongement de certaines rues sur le site de Radio-Canada et du site de Molson (dans l'éventualité d'un réaménagement du site) en plus du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie est essentielle à l'accessibilité des rives.

Par ailleurs, les résidents des secteurs adjacents doivent être les de réels bénéficiaires d'un tel redéveloppement. À ce titre, **les enjeux de cohabitation entre des usages mixtes et résidentiels devront être adéquatement planifiés pour assurer un milieu de vie agréable pour tous.**

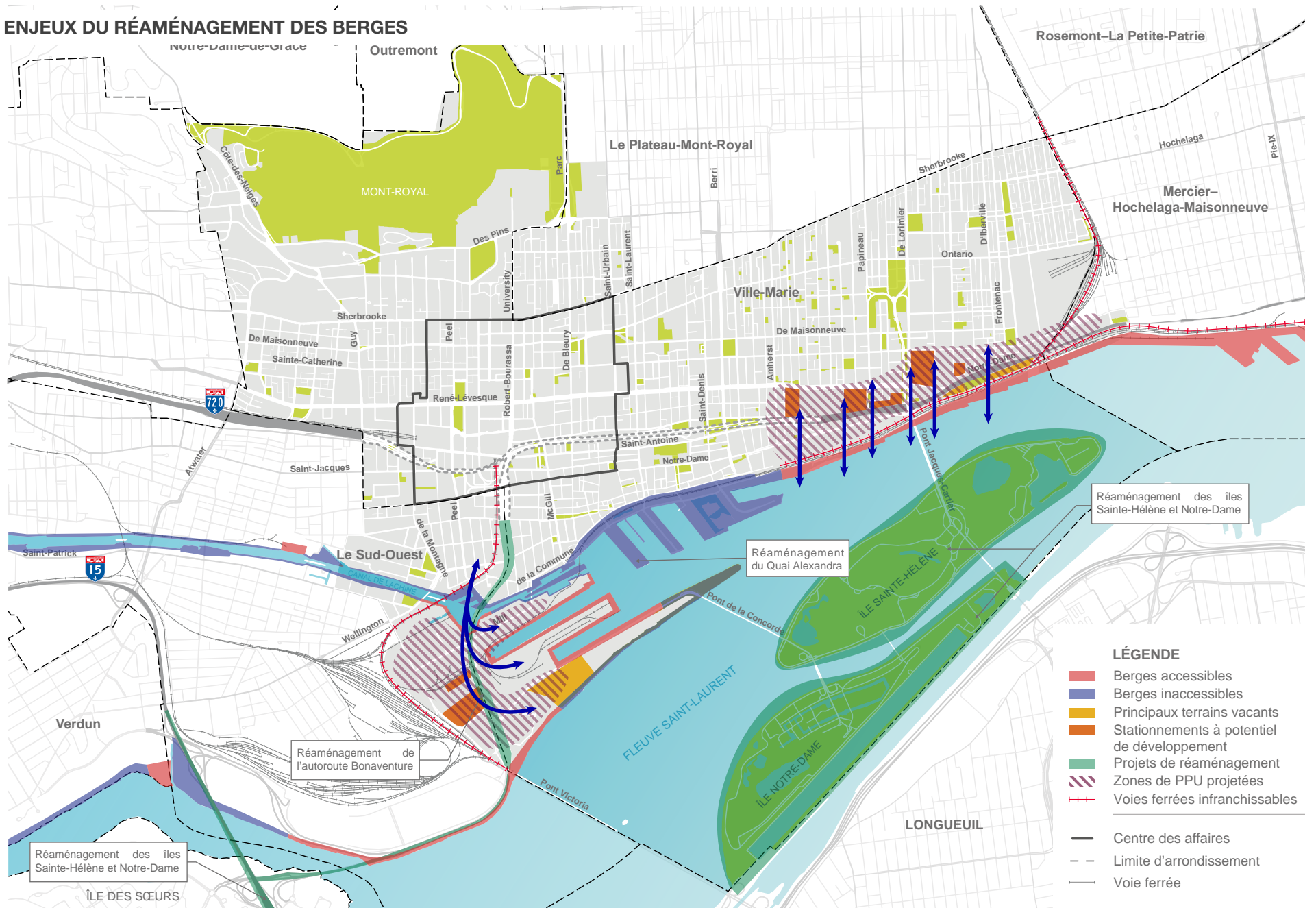
### UNE STRUCTURE DE GOUVERNANCE ADAPTÉE

Le redéveloppement des berges est une entreprise vaste, complexe et de longue haleine. Les différents précédents internationaux démontrent qu'une structure de gouvernance adaptée doit être mise sur pied pour réaliser un tel projet. Néanmoins, **considérant la valeur sociale, économique, environnementale et historique de ce secteur, la structure de développement doit demeurer dans le giron public.** La création d'une structure paramunicipale ou paragouvernementale assurerait une stabilité organisationnelle et financière nécessaire au développement d'un projet de cette envergure. **Cette stabilité permet également le développement de projet misant davantage sur la qualité que sur la**

<sup>7</sup> Requalification des berges en contexte portuaire et industriel - Étude comparative, l'Enclume, 2016



## ENJEUX DU RÉAMÉNAGEMENT DES BERGES



**rentabilité financière à court terme. Cette structure permettra également une plus grande cohérence en ce qui a trait à la vision d'ensemble et à l'aménagement du littoral. Elle pourra, suite au réaménagement, s'occuper de l'animation et de la programmation.**

La structure doit avoir une certaine autonomie lui permettant de prendre des décisions ainsi une flexibilité dans la réalisation et l'exécution de mandats tout en restant imputable face à la population. **En effet, l'implication continue en amont et tout au long du processus de la société civile et de la population aux travaux de la structure est un prérequis à l'acceptabilité sociale du projet de requalification des berges. À ce titre, la structure doit avoir un processus de rétroaction qui permet des exercices de bilan et de repositionnement stratégique.**

## RECOMMANDATIONS

23. Qu'une réflexion d'ensemble sur le redéveloppement des berges pour développer une identité forte et collective misant sur la nature de Montréal soit menée en amont;
24. Que l'accès public aux rives soit renforcé;
25. Que la privatisation des berges soit évitée;
26. Que la connectivité nord-sud des quartiers résidentiels vers les rives soit améliorée;
27. Que la cohabitation entre les résidents actuels et les usages variés du redéveloppement des rives soient planifiés adéquatement;
28. Qu'une structure de gouvernance paramunicipale ou paragouvernementale soit mise sur pied pour mener à bien la conception, le financement et la réalisation du projet des berges;

## 11 GOUVERNANCE, MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

Dans l'ensemble, nous nous positionnons généralement en faveur des principes, chantiers et orientations présentés dans la Stratégie centre-ville. Toutefois, considérant l'ampleur et la complexité des objectifs visés, ce sont les processus de gouvernance, de mise en œuvre et de suivi qui décideront réellement du succès ou de l'échec de la vision. **Il est selon nous impératif que ces processus soient fondés sur des valeurs de transparence, de concertation, de participation, de reddition de compte, d'innovation et d'intérêt public.**

### UN LEADERSHIP ASSUMÉ PAR LA VILLE

**Que ce soit pour la reconversion des sites excédentaires, l'ouverture des berges, ou le développement immobilier de manière générale, la Stratégie centre-ville doit s'assurer que les instances publiques, en particulier la ville, aient la volonté politique et les moyens nécessaires pour orienter le développement en fonction de l'intérêt public.** Sans vouloir diminuer l'importance des acteurs privés, il convient que le développement du centre-ville ne doit en aucun cas être fondé sur un «urbanisme de promoteur», comme nous avons pu l'observer au cours des dernières décennies dans certains quartiers centraux montréalais.

**Afin d'assumer pleinement son rôle de porteur de projet, la ville doit mobiliser tous les outils possibles (réglementaires, fiscaux, consultatifs, fonciers, etc.) lui permettant d'atteindre ses objectifs.** Concernant le développement des terrains identifiés par la Stratégie centre-ville, la ville devra s'assurer d'une maîtrise foncière conséquente afin que les projets résidentiels et commerciaux respectent les intérêts des citoyens et de la ville. L'usage d'outils tels que la réserve foncière (à fin publique ou non), le programme d'acquisition d'immeuble, la contribution aux fins de parc, le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), le Programme particulier d'urbanisme (PPU), etc., sont autant d'exemples qui permettraient — à des degrés divers — un encadrement des projets immobiliers, tant sur le plan des usages que sur celui de

l'architecture et de l'intégration urbaine.

### UNE ACTION CONCERTÉE

Intervenir à l'échelle du centre-ville constitue un défi de taille. La multiplicité des acteurs et des intérêts, la superposition des échelles, la concentration de populations défavorisées, la spéculation foncière et l'embourgeoisement, etc. sont autant d'éléments qui caractérisent la complexité des dynamiques caractérisant le centre-ville de Montréal. Cette complexité rend plus que jamais nécessaire l'adoption d'une approche intégrée, participative et concertée. **Des structures inclusives et innovantes devront donc être mises en place afin de créer des canaux de communication solides et durables entre l'ensemble des acteurs impliqués :** les gouvernements provincial et fédéral, la ville, les autorités organisatrices de transport, la Commission scolaire de Montréal, l'arrondissement de Ville-Marie et les arrondissements limitrophes, les entreprises ferroviaires, la société civile organisée, les citoyens, les promoteurs - pour ne nommer que ceux-là. **Nous soulignons par ailleurs qu'il nous apparaît particulièrement important que les structures de concertations représentent adéquatement les points de vue des résidents du centre-ville.**

Par ailleurs, il ne semble pas y avoir eu pour l'instant de discussions afin de déterminer si les propriétaires des terrains identifiés dans la Stratégie centre-ville étaient réellement disposés à vendre ou à développer leurs propriétés. **Considérant la Stratégie prévoit développer des propriétés appartenant à des instances privées ou à d'autres ordres de gouvernement, des partenariats entre les différentes parties concernées devront être créés afin de sécuriser ces espaces.**

L'ensemble de ces mécanismes de concertation sont non seulement souhaitables, mais nécessaires afin de prendre des décisions éclairées et favoriser un développement durable axé non seulement sur des intérêts économiques, mais vers les besoins sociaux et environnementaux des résidents et des différents acteurs du centre-ville.

## DES INDICATEURS ET DES MÉCANISMES DE SUIVI INNOVANTS

**Face à la complexité et à l'ampleur de la mise en œuvre de la Stratégie centre-ville, un mécanisme de suivi permettant un *monitorage* efficace et transparent tout au long du processus devra être mis en place.**

La mise sur pied de mécanismes de suivi ouverts tels que des Comités de travail sectoriels (p. ex. habitation) incluant des représentants du milieu et/ou des Rendez-vous annuels ou triennaux à l'image de l'*Agora métropolitaine* devrait être privilégiée afin de permettre aux différents acteurs concernés de s'informer, de débattre et de proposer des idées quant à la mise en œuvre de la Stratégie centre-ville.

**Il importe également que indicateurs de suivi innovants soient développés afin de pouvoir caractériser plus précisément les effets attendus de la planification.** Ces indicateurs doivent être concrets et permettre d'apprécier les impacts sociaux, économiques et environnementaux de la Stratégie centre-ville.

Par ailleurs, considérant qu'il se développera assurément des projets résidentiels et commerciaux dans le cœur de la ville, et ce, sans qu'ils soient nécessairement compris dans le cadre de la Stratégie centre-ville, les indicateurs créés devront permettre d'isoler et de mesurer les effets de la Stratégie elle-même.

Au final, au-delà de la forme particulière que prendront les mécanismes de suivi, nous pensons que la mise en œuvre de la Stratégie centre-ville est une occasion unique de démontrer l'aspect innovant et démocratique de Montréal.

## RECOMMANDATIONS

29. Qu'un mécanisme de suivi permettant un *monitorage* efficace et transparent soit mis en place tout au long du processus de mise en œuvre;

30. Que soient privilégiés des mécanismes de suivi ouverts tels que des Comités de travail sectoriels incluant des représentants du milieu et/ou des Rendez-vous à l'image de l'*Agora métropolitaine*;

31. Que des indicateurs innovants soient développés afin de pouvoir

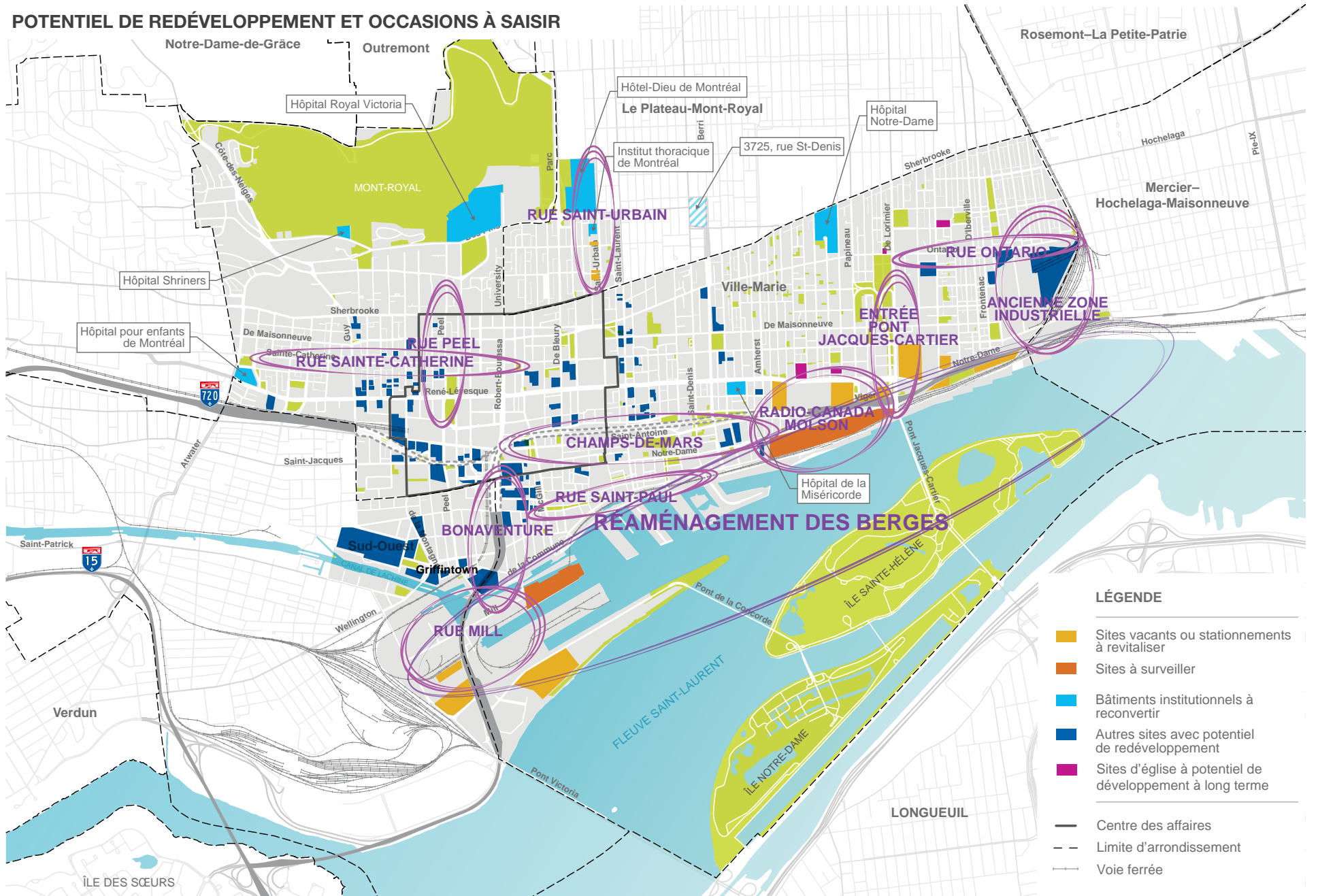
caractériser les effets attendus de la planification;

32. Que les indicateurs et les mécanismes de suivi reflètent le caractère démocratique et innovant de Montréal.

## OPPORTUNITÉS À SAISIR

- > Radio-Canada
- > Molson
- > Rue St-Urbain
- > Les anciennes zones industrielle
- > Plateau-Est
- > Berges
- > Hôpital pour enfants de Montréal
- > Bonaventure
- > Silo n. 5
- > Rue Mill
- > Rue Sainte-Catherine
- > Rue Peel

## POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT ET OCCASIONS À SAISIR



## 12 CONCLUSION

La Stratégie centre-ville est une bonne occasion, non seulement d'intégrer les différents plans et politiques pour élaborer une vision claire et cohérente du développement du centre-ville de Montréal, mais surtout de miser sur une réelle approche intégrée, où tous les éléments s'imbriquent pour favoriser la consolidation de milieux de vie complets, inclusifs, dynamiques, habités et sécuritaires. Le développement de chaque secteur doit s'arrimer à la vision d'ensemble, mais doit permettre de renforcer les qualités propres à chaque quartier. Par ailleurs, la vision d'ensemble qui se dégagera de la réflexion doit mettre en évidence les particularités du centre-ville et éviter de proposer des principes génériques, applicables à n'importe quelle grande ville. L'identité du centre-ville de Montréal et de ses habitants doit être au cœur des orientations et de la vision proposées.

Aussi, les moyens de mise en œuvre, tels que les outils urbanistiques qui découleront des étapes de planification subséquentes, doivent être à la hauteur de la vision élaborée. Pour que le centre-ville de Montréal soit le miroir de ses habitants et apparaisse encore davantage comme une ville habitée, dynamique avec une qualité de vie exceptionnelle, la collaboration constante des décideurs et de la population est incontournable, et ce, en tout temps.

Le milieu social et communautaire se positionne comme un partenaire de premier ordre pour établir les priorités d'action, élaborer la stratégie de mise en œuvre et assurer le suivi de la Stratégie centre-ville. De nombreux défis attendent assurément Montréal au cours des années à venir et Rayside Labossière en collaboration avec le comité-conseil *Tous pour l'aménagement du Centre-Sud* est prêt à retrouver ses manches et à collaborer à la mise en œuvre d'une vision de développement rassembleuse et stimulante pour leur centre-ville.



## 13 ANNEXE - COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

### DU 6 SEPTEMBRE 2016/ LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE

**Animation :** Raphaëlle Rinfret-Pilon et Ron Rayside

**Présentations :** Ron Rayside et Richard Bergeron

**Logistique :** Rayside Labossière (Ron Rayside, Alexie Baillargeon-Fournelle, Christelle Proulx Cormier et Eddy Mysliwiec)

### SOMMAIRE

Sur invitation du comité-conseil TACS (Tous pour l'aménagement du Centre-Sud), de l'équipe de Rayside Labossière et de la Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, plus d'une quarantaine d'acteurs montréalais se sont réunis le 6 septembre 2016 afin d'échanger sur les enjeux entourant la Stratégie centre-ville et sur sa mise en œuvre.

À la suite d'une présentation succincte de Richard Bergeron, les échanges, sous forme de discussion ouverte, ont permis aux participants de divers horizons de comparer leurs perceptions de cette vision du centre-ville pour les quinze prochaines années. Dans la foulée des consultations qui auront lieu au courant de l'automne 2016 sur la Stratégie centre-ville, la discussion a porté notamment sur la prise en compte des besoins des habitants, le renforcement d'un milieu de vie convivial et inclusif et la mise en œuvre du plan stratégique. Bien qu'aucun consensus clair n'ait été atteint parmi les participants, plusieurs idées fortes sont ressorties des échanges qui, espérons-le, alimenteront les réflexions à venir et enrichiront les mémoires qui seront soumis à l'OCPM.

### PERSONNES PRÉSENTES EN ORDRE ALPHABÉTIQUE (SELON LA FEUILLE DE PRÉSENCE) :

Alain Arsenault (CIUSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal)  
 Alexie Baillargeon-Fournelle (Rayside Labossière et TACS)  
 Victor Balsis (AmiEs du Courant Ste-Marie)  
 François Bergeron (CDC Centre-Sud)  
 Raymond Beshro (CN)  
 Stéphanie Bellenger-Heng (Commission scolaire de Montréal)  
 Dinu Bumbaru (Héritage Montréal)  
 Richard Bergeron (Conseiller de ville - District de Saint-Jacques, Membre du comité exécutif responsable de la Stratégie centre-ville, Ville de Montréal)  
 Louis Bériau (Inter-loge)  
 André Boisclair (Institut de développement urbain du Québec)  
 Marie Bourbeau (AmiEs du Courant Ste-Marie)  
 Christine Caron (Table de concertation du Faubourg St-Laurent)  
 Alice Charasse (RACOR en santé mentale)  
 Cameron Charlebois (consultant et résident)  
 Yves Chartrand (citoyen résident de Sainte-Marie)  
 Louise Constantin (FECHIMM)  
 Yvon Couillard (GEIPSI)  
 Sylvain Duchesne (GISM)  
 Loïc Dumas (Office de consultation publique de Montréal)  
 Stéphane Febbrari (Interaction du quartier Peter-McGill)  
 Marie-Noëlle Foschini (Attaché politique, Bureau de Manon Massé, Député provincial de Sainte-Marie-Saint-Jacques)  
 Marc-André Fortin P. (Table de concertation du Faubourg St-Laurent)  
 Nadine Gelly (La Vitrine/CDU Faubourg St-Laurent)  
 Annick Germain (INRS)  
 Karl Dorais Kinkaid (L'Enclume/Association québécoise pour le patrimoine industriel)  
 Serge Lareault (Protecteur des itinérants, Ville de Montréal)  
 André Lavallée (Consultant)  
 Julie Leblanc (Centre d'éducation et d'action des femmes)



Hélène Lefranc (Ordre des architectes du Québec)  
 Marie Lessard (Urbaniste émérite)  
 Sandra Martel (Ponts Jacques-Cartier et Champlain)  
 Éric Michaud (Comité Habiter Ville-Marie)  
 Eddy Mysliwec (Rayside Labossière et TACS)  
 Denis Nantel (Centraide Grand-Montréal)  
 Christian Perron (PME MTL)  
 Valérie Plante (Conseillère de ville - District Sainte-Marie, Ville de Montréal)  
 Maëlle Plouganou (Table de concertation des aînés de l'île de Montréal)  
 Carole Poirier (Député provincial d'Hochelaga Maisonneuve)  
 Étienne Potvin-Saintonge (Attaché politique, Bureau de Carole Poirier, Député provincial d'Hochelaga Maisonneuve)  
 Christelle Proulx Cormier (Rayside Labossière et TACS)  
 Ron Rayside (Rayside Labossière et TACS)  
 Raphaëlle Rinfret-Pilon (CDC Centre-Sud)  
 Lise Roy (Centre Saint-Pierre)  
 Josée Santagata (CN)  
 Audrey Simard (Centre d'éducation et d'action des femmes)  
 Alain Tassé (Groupe CDH)  
 Marilies Trujillo (CDC Centre-Sud)  
 Andy Woo (Ponts Jacques-Cartier et Champlain)

## COMPTE RENDU DES ÉCHANGES

La Stratégie centre-ville est un programme de valorisation, de développement et de dynamisation du centre-ville pour les quinze prochaines années. Avec des objectifs ambitieux de 40 000 nouveaux ménages et de construction de 800 000 m<sup>2</sup> d'espaces de bureaux, la Stratégie centre-ville propose d'orienter la croissance urbaine pour entraîner la densification du territoire du centre-ville. À ce titre, plusieurs participants soulignent l'ambition de la Stratégie centre-ville : elle dénote d'un certain optimisme quant à la place préminente du centre-ville pour les Montréalais.

Néanmoins, certains participants considèrent que ces objectifs sont trop généreux et qu'ils sont davantage basés sur une logique comptable que sur les besoins des résidents et les constats largement partagés dans le milieu. En effet, tous espèrent que les résidents seront les premiers bénéficiaires de la Stratégie centre-ville. En ce sens, toutes les étapes d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi doivent inclure la société civile dans les discussions et même, dans les équipes de travail. Pour que les Montréalais se reconnaissent dans la Stratégie centre-ville et dans le visage que ce dernier donnera à Montréal, ils doivent être partie intégrante de sa réalisation.

Par ailleurs, quelques participants s'interrogent sur la délimitation de la Stratégie centre-ville : débordant légèrement de l'arrondissement de Ville-Marie, elle englobe également Milton-Parc, et une partie du Sud-Ouest. Ces questionnements sont d'autant plus justifiés que la Stratégie semble privilégier le centre des affaires délaissant les différents quartiers et milieux de vie du centre-ville. En ce sens, les deux secteurs qui subiront le plus de pression, le Centre-Sud et le secteur Bridge-Wellington, sont à peine détaillés dans le document. Ce déséquilibre inquiète certains participants qui voient des secteurs bien souvent délaissés relégués à nouveau au second plan.

## **S'outiller adéquatement pour créer des milieux de vie inclusifs et accueillants**

La convivialité des milieux de vie du centre-ville est une des caractéristiques identitaires fortes de Montréal qui doit être préservée et mise en valeur. En ce sens, le développement du centre-ville ne doit pas être considéré uniquement en termes d'objectifs chiffrés de logements et d'espaces de bureau, mais dans l'optique de développer un habitat, un quartier invitant, agréable, inclusif et sécuritaire pour tous.

### Logements sociaux et abordables

La question de l'habitation est l'un des plus préoccupants pour les participants à la table ronde. La garantie d'un logement abordable et de qualité est essentielle pour créer un milieu de vie complet. Si les participants reconnaissent l'effort d'attirer davantage de familles, il faut également s'assurer d'avoir les leviers permettant un tel développement, particulièrement pour les initiatives de nature sociale et communautaire. Malgré une augmentation du nombre de mises en chantier depuis les dix dernières années et l'adoption de la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal, le peu de logements sociaux et abordables qui ont été construits dans le centre-ville depuis 2005 inquiète plusieurs. Un constat est évident : les leviers en place pour réaliser des projets de logements sociaux sont inadéquats. De nouvelles ententes avec les différents paliers sont nécessaires pour assurer un développement équilibré pour tous et la Ville doit être un acteur central dans les discussions.

Il y a également un problème de localisation des logements sociaux et des logements pour ménages à revenu modeste. En effet, ils sont souvent localisés sur des terrains à faible valeur puisqu'ils rapportent moins que des logements privés. Les habitants se retrouvent donc isolés des noyaux de vie et des services dont ils ont besoin. À l'inverse, il faut trouver des outils pour s'assurer que les propriétaires de nouveaux condominiums situés dans le centre y résident, créant ainsi un centre-ville réellement habité.

Le rôle de la Ville doit ainsi évoluer pour aider financièrement la construction de logements sociaux et abordables en plus de développer des outils stratégiques forts et des programmes efficaces. La plupart des terrains vacants étant publics, la ville doit également agir pour faciliter la construction de logements sociaux et abordables sur ces terrains. La Stratégie d'inclusion de logements abordables devrait être revue pour être plus efficace et uniforme sur le territoire : une Politique de logement social pour la Ville de Montréal pourrait s'avérer un outil plus adapté dans le développement de quartiers plus inclusifs. De plus, des objectifs clairs en termes de logement famille, de logement social et de logement abordable doivent être articulés dans le cadre du Plan d'action pour assurer une mise en œuvre efficace.

### Sites excédentaires

Le développement des sites excédentaires est un levier intéressant pour atteindre les objectifs fixés en matière de création de logements pour les familles. Cependant, cette transformation représente un défi de taille : la spéculation, la valeur des terrains, la complexité du processus de transformation, les imprévus, etc. Leur reconversion n'est pas une solution simple et doit être encadrée d'un accompagnement subséquent de la ville.

### Densification

Les objectifs déclarés en termes de développement commercial, résidentiel et d'espaces de bureaux entraînent quelques inquiétudes quant à la forme que prendra ce développement. Plusieurs participants soulignent que la densification doit être réfléchie et réalisée pour et avec les citoyens. Elle doit s'accompagner des services et d'infrastructures (parc, école, etc.) qui favoriseront un milieu de vie complet. Ainsi, les hautes tours ne favorisent pas un cadre de vie propice aux familles. A fortiori, une trame bâtie de 3 à 6 étages propose une échelle humaine, durable et conviviale. Certains participants font remarquer qu'un quartier conçu à l'échelle des enfants et pour les familles est un quartier adapté pour tous. L'accessibilité universelle, l'accès à des espaces verts, la proximité des écoles, l'apaisement de la circulation, de grands logements participent à créer un centre-ville convivial et à échelle humaine.

Par ailleurs, la forme de la densification peut avoir un impact majeur sur la qualité du cadre bâti et la préservation du patrimoine. Une construction verticale effrénée pourrait nuire à la mise en valeur du mont Royal et du fleuve Saint-Laurent et modifier de façon irréversible le paysage montréalais.

### Inclusion

Plusieurs participants considèrent que la place accordée aux populations marginalisées dans la Stratégie centre-ville est insuffisante. Avec la présence de trois des grands refuges de Montréal et une diversité de services qui leur est offerte, le centre-ville est un lieu d'accueil essentiel des itinérants. Toute stratégie sur le centre-ville doit prendre en compte cette dynamique. S'il n'est pas possible de construire des logements pour toutes les personnes en situation d'itinérance, des efforts doivent être dévolus à créer des environnements accueillants et inclusifs. Ainsi, le développement et la préservation d'une variété de typologies résidentielles : maisons de chambres, logements sociaux, etc. De plus, le réaménagement d'espaces publics dans le centre-ville ne doit pas être réalisé au détriment des populations marginalisées.

### Artères commerciales

La qualité du milieu de vie dépend également de l'accessibilité des commerces de proximité et de la vitalité communautaire et commerciale des artères de petites et moyenne tailles. Si des artères commerciales comme la rue Ontario souffrent actuellement, le développement du centre-ville accentuera la pression sur ces axes. Une offre commerciale plus diversifiée, une meilleure planification de l'impact du transit et un aménagement inclusif et convivial renforceront la réponse aux besoins des riverains et la vitalité des quartiers limitrophes.

### **Réfléchir davantage à la mobilité intérieure**

Dans l'ensemble, les participants croient que des propositions plus proches de la réalité des résidents du centre-ville devraient être mises en place dans le cadre de la Stratégie centre-ville en matière de transport. Ainsi, les enjeux de mobilité intérieure

devraient davantage prendre en compte la place du piéton et l'amélioration des déplacements à vélo et du transport en commun. Par ailleurs, la diminution des impacts négatifs du transit automobile devrait être mise de l'avant et mener à la diminution de la part modale de l'automobile dans le centre-ville.

De plus, plusieurs participants remettent en question l'impact du Réseau électrique métropolitain (REM). Plusieurs considèrent que la mise sur pied du REM canaliserait une clientèle existante plutôt que de capter de nouveaux utilisateurs et aura un impact limité sur la congestion.

### Opter pour une mise en œuvre et un suivi innovants

Si la Stratégie centre-ville positionne la Ville de Montréal comme promoteur et régulateur, le plan d'action qui sera rendu public au printemps 2017, suite aux consultations de l'OCPM, détaillera les mesures de mise en œuvre du plan stratégique. Le document de consultation de la Stratégie ne comportant pas de mesures de mise en œuvre concrètes, certains participants s'interrogent sur ce qui est proposé dans la Stratégie et son application sur le territoire. Le plan d'action devra inclure des moyens financiers et des mesures ciblées pour s'assurer que le document ne soit pas « tabletté ».

La Stratégie centre-ville doit inviter les organisations et les citoyens à participer à la vision de développement énoncée. L'appropriation de l'outil par la communauté est donc primordiale.

### **Un mécanisme de suivi efficace**

Plusieurs participants ont proposé de mettre sur pied un mécanisme de suivi public et intégrateur. Si certains croient qu'un « inspecteur général » neutre et apolitique pourrait assurer une certaine transparence, d'autres encouragent également une structure de concertation plus large. La mise sur pied de comités de travail sectoriels

pourrait assurer la transparence de la démarche. Certains évoquent également une structure à l'image de l'« Agora métropolitaine » pour faire un bilan annuel ou triennal de la démarche. Peu importe l'approche préconisée, le mécanisme de suivi de la Stratégie centre-ville est une occasion unique de démontrer l'aspect innovant et démocratique de Montréal.

#### Des indicateurs de suivi pertinents et adaptés

Des indicateurs de suivi significatifs doivent être mis en place pour évaluer l'avancement de la Stratégie centre-ville. Néanmoins, le centre-ville avec ou sans la Stratégie sera assurément soumis à une forte pression immobilière, économique, démographique, commerciale et sociale. Il se développera des projets résidentiels et commerciaux dans le cœur de la ville que la Stratégie centre-ville soit adoptée ou non. Des indicateurs adaptés doivent donc permettre de mesurer les effets de la Stratégie elle-même. Cette situation nécessite l'adoption d'indicateurs innovants et efficaces.

### **Quelques opportunités**

#### Le statut de métropole

Le projet de loi sur le statut de métropole, qui devrait être annoncé sous peu par l'Assemblée nationale, fournira à la Ville de Montréal de nouveaux pouvoirs législatifs et de taxation. Il s'agit d'une opportunité à saisir pour démocratiser le pouvoir municipal pour les citoyens.

#### Des élections municipales imminentes

La Stratégie centre-ville doit prendre effet en automne 2017, soit au moment de la prochaine élection municipale. Permettant d'aborder les questions du diagnostic, des enjeux, des défis, de la vision et des projets, l'opinion des candidats au sujet de cet important document de travail collectif devrait être au cœur des débats.

