



CONSEIL RÉGIONAL  
**ENVIRONNEMENT  
MONTREAL**

*concertation*  
**PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**  
*représentation*  
*sensibilisation*  
**ÎLE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL**  
*projets-action*



**cremtl.qc.ca**

## Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal

# STRATÉGIE CENTRE-VILLE

Montréal doit miser  
sur le  
transport actif et  
collectif

**Novembre 2016**



## Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable  
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300  
Montréal (Qc) H2X 3V4  
Tél. : 514-842-2890  
Télec. : 514-842-6513  
[info@cremtl.qc.ca](mailto:info@cremtl.qc.ca)  
[www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

**Suivez-nous!**



# SOMMAIRE

Introduction.....	4
Les enjeux du centre-ville montréalais.....	5
Recommandation 1 : Réduire le nombre d’automobiles au centre-ville .....	7
Recommandation 2 : Diminuer le stationnement sur les artères commerciales pour mieux valoriser l’espace public .....	7
Recommandation 3 : Limiter et optimiser les stationnements .....	8
Recommandation 4 : Développer les transports collectifs.....	8
Recommandation 5 : Encourager l’usage des modes de transport motorisés plus durables .....	10
Recommandation 6 : Assurer l’intégration du REM (Réseau électrique métropolitain) au système de transport collectif du centre-ville .....	10
Recommandation 7 : Offrir plus de place au transport actif .....	11
Recommandation 8 : Sécuriser le transport actif .....	11
Recommandation 9 : Animer les terrains et les espaces vacants.....	13
Recommandation 10 : Adopter une approche de verdissement spécifique au centre-ville .....	14
Recommandation 11 : Assurer l’accès visuel et physique à l’eau .....	15
Recommandation 12 : Améliorer la gestion des eaux de pluie .....	15
Recommandation 13 : Améliorer l’intégration des deux grands parcs au centre-ville .....	17
Conclusion .....	17



## Introduction

### La particularité des centres-villes

Le centre-ville des grandes agglomérations représente une vitrine de la vitalité sous toutes ses formes d'une région ou d'un pays. Qu'il soit à dominante corporative (Houston, Buffalo) ou mixte (Montréal, New York), le centre-ville fait face à des enjeux environnementaux généralisés qui minent son attractivité : l'augmentation de la congestion automobile, son accessibilité par transport actif et collectif, la pollution de l'air, le niveau de bruit ambiant et la convivialité des aménagements urbains pour les visiteurs et les résidents (mobilier urbain, végétaux, places publiques, largeur des trottoirs, etc.).

Parce que des noyaux de centre-ville se développent en banlieue, les centres-villes des métropoles du 21<sup>e</sup> siècle doivent s'adapter rapidement pour demeurer attirants et pour répondre aux nouvelles exigences de développement durable, ce que les résidents, les travailleurs et les visiteurs revendiquent de plus en plus.

### La Stratégie centre-ville

Le centre-ville de Montréal, principal pôle culturel, commercial, d'emploi et d'innovation de la métropole, est l'un des plus habités et vivants d'Amérique du Nord, ce qui en fait un lieu diversifié et unique à préserver absolument. Si le centre-ville possède des atouts majeurs, dont le fleuve, le Vieux-Port, le patrimoine bâti, ses rues commerciales dynamiques et son métro, il a aussi plusieurs défis importants à relever.

La Ville de Montréal veut se doter d'objectifs d'ici 2030, notamment l'augmentation du nombre d'habitants au centre-ville, l'amélioration du cadre de vie, l'ouverture sur le fleuve Saint-Laurent, la reconversion d'ensembles institutionnels ou portuaires à caractère patrimonial et l'efficacité accrue du réseau de transport.

Le CRE-Montréal considère que plusieurs axes et pistes d'intervention devront être mis en place pour que la *Stratégie centre-ville* soit en pleine cohérence avec les principes de développement durable reconnus et fasse la démonstration de l'intégration des Plans et Politiques de la Ville et de l'Agglomération adoptés au cours des dernières années.

## Les enjeux du centre-ville montréalais

### La mobilité au coeur des enjeux

Montréal est l'une des villes les plus congestionnées au Canada, particulièrement sur les grands axes d'accès au centre-ville et au coeur des quartiers centraux où la circulation est souvent très difficile, notamment aux heures de pointe. Alors que les habitants du centre-ville sont moins enclins à posséder une voiture, ils sont les premiers à subir la dégradation de leur milieu de vie, entre autres la pollution, le smog et les accidents.

Le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité montréalaise (2013) prévoyait financer adéquatement les projets de réduction des émissions de GES en transport. L'automobile étant la principale source de ces émissions, la circulation doit être réduite et les transports collectifs et actifs davantage privilégiés. Or, le réseau actuel de transport collectif peine à attirer plus d'utilisateurs, notamment en raison de sa saturation aux heures de pointe et de l'offre importante de stationnements qui incite l'usage de l'automobile. Si les cyclistes sont de plus en plus nombreux, la circulation au centre-ville est loin d'être sécuritaire sur bien des rues et il y a un manque flagrant de supports à vélo.

Pourtant, le métro traverse le centre-ville d'est en ouest et la forme compacte de ce territoire, sa densité et sa mixité en font un lieu propice à la marche et au cyclisme (pour preuve, le succès de Bixi et l'achalandage de la piste cyclable Claire Morissette).

Si l'électrification des véhicules est évidemment souhaitable, car elle contribuera à l'assainissement de l'air ambiant (y compris les GES) et à la diminution du bruit, elle ne règlera en rien le problème de congestion ni celui du partage équitable de l'espace public entre les différents modes de mobilité.

Il est donc nécessaire d'apporter d'importantes améliorations en matière de mobilité au centre-ville.



Pour que le centre-ville de Montréal demeure le principal moteur économique et commercial du Québec, il est impératif de privilégier l'approche de la qualité du milieu de vie, en proposant des espaces attractifs pour les personnes qui le fréquentent et un réseau de transport collectif et actif efficace. Rappelons que tout le monde est un piéton au centre-ville à un moment ou à un autre. Cette forme de mobilité devrait se trouver au cœur des préoccupations et des aménagements futurs.

### Un territoire actuellement tourné essentiellement vers l'automobile aux dépens des autres modes de transport

L'espace public au centre-ville étant limité, des choix d'aménagement s'imposent. Actuellement, il existe une forte iniquité envers les piétons et les cyclistes pourtant très nombreux au centre-ville. D'un côté, il y a l'étroitesse des trottoirs, le nombre limité de pistes cyclables ainsi que la non-convivialité et l'insécurité de plusieurs rues et traverses. De l'autre, il y a l'espace sur rue majoritairement dédié aux véhicules en circulation et stationnés. Très souvent, ce sont 4 à 6 voies qui sont dédiées aux véhicules pour à peine 2 voies destinées aux piétons et aucune pour les cyclistes. Il y a donc encore fort à faire pour que le centre-ville se tourne vers la mobilité durable. Or, force est de constater que Montréal prend du retard sur un grand nombre de métropoles dans le monde, y compris celles d'Amérique du Nord.

Même si la voiture conserve une place au centre-ville pour les prochaines années, la taille de l'espace qui lui est accordé doit être revue à la baisse pour favoriser les autres modes de transport beaucoup plus durables ainsi que l'intermodalité.



## Recommandation 1 : Réduire le nombre d'automobiles au centre-ville

Par les mesures suivantes :

1. Établir des cibles ambitieuses de diminution de la circulation automobile
2. Faire en sorte que le centre-ville devienne une zone à faibles émissions avec un objectif zéro carbone et zéro particule fins.
3. Abolir les ratios minimums de stationnement dans tout le centre-ville
4. Augmenter la tarification des stationnements municipaux et opter pour la tarification modulée selon la demande
5. Renforcer la substitution de l'auto solo vers le transport collectif le plus en amont possible du réseau de transport collectif (surtout métro et train)
6. Décourager fortement la circulation automobile de transit sur les artères commerciales prioritaires (notamment Sainte-Catherine, Peel, McGill College)
7. Encourager la mise en place par les employeurs du centre-ville d'une indemnité kilométrique pour le transport actif (marche et vélo)
8. Empêcher le transit automobile sur la [rue Sainte-Catherine](#) en privilégiant la mobilité durable

## Recommandation 2 : Diminuer le stationnement sur les artères commerciales pour mieux valoriser l'espace public

Par les mesures suivantes :

1. Diminuer le stationnement sur les artères commerciales principales et l'éliminer dans certains tronçons de rue où les trottoirs sont des « autoroutes piétonnes »
2. Affecter l'espace ainsi libéré aux piétons et aux cyclistes, au mobilier urbain et aux espaces dédiés aux activités culturelles



### Recommandation 3 : Limiter et optimiser les stationnements

Par les mesures suivantes :

1. Encourager le partage des places de stationnement des propriétaires de stationnements souterrains
2. Viser l'élimination totale des stationnements de surface qui représentent une perte importante sur la valeur foncière et enlaidit le paysage du centre-ville
3. Concernant les stationnements en surface encore en place au cours des prochaines années, limiter leur impact environnemental et paysagé par leur verdissement (voir la réglementation de l'arrondissement Saint-Laurent)
4. Prévoir un accompagnement dans le verdissement des stationnements et une reconnaissance des projets les mieux réalisés
5. Récupérer et convertir les espaces de stationnement afin d'encourager la mobilité active et collective
6. Encourager l'allocation de places de stationnement pour les voitures d'autopartage et de covoiturage, les véhicules électriques et les supports à vélo

La gestion et l'aménagement du stationnement ont fait l'objet de plusieurs publications de la part du CRE-Montréal. En plus des [3 mémoires](#) diffusés lors des consultations sur la politique montréalaise de stationnement, le guide « [Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables](#) » reste toujours une référence et notre organisme offre maintenant un accompagnement de mesures écoresponsables visant le stationnement.

### Recommandation 4 : Développer les transports collectifs

Par les mesures suivantes :

1. Déployer les voies réservées aux autobus sur les axes stratégiques et congestionnés
2. Déployer le système de feux chandelles pour faciliter la circulation des autobus
3. Aménager les arrêts d'autobus pour qu'ils soient confortables et accueillants, par exemple en végétalisant, en installant davantage de mobilier urbain à proximité et en élargissant les trottoirs



4. Réimplanter le tramway à Montréal en complémentarité avec le réseau de TC existant (en priorité là où le réseau d'autobus est saturé tel que sur l'avenue de la Côte-des-Neiges, l'avenue du Parc et le boulevard René-Lévesque) pour plusieurs raisons : il se situe entre le métro et l'autobus pour ce qui est de la capacité et des coûts, il s'insère facilement dans la trame urbaine, il augmente l'attractivité des axes qu'il traverse et les technologies actuelles permettent son fonctionnement dans un climat rude

Le tramway, retiré des rues de Montréal au siècle dernier, est une solution très intéressante pour le centre-ville et il est une partie intégrante du plan de transport de 2008. Il s'insère très facilement dans le milieu urbain et il augmente l'attrait des axes qu'il traverse. Avec une capacité plus importante que l'autobus, mais des coûts plus faibles que le métro, il serait un moyen pour désengorger les lignes existantes et désenclaver les quartiers du centre-ville actuellement très mal desservis. Les technologies permettent aujourd'hui d'avoir des tramways très efficaces en climat rude. Les rames dégèlent elles-mêmes les voies et elles agissent comme un chasse-neige jusqu'à 20 cm de neige au sol.



*Le tramway de Toronto sous la neige*

Il existe aujourd'hui des solutions techniques très intéressantes pour la circulation des tramways en climat rude. Par exemple, Bombardier produit des véhicules qui dégèlent les rails et chassent eux-mêmes la neige sur leur passage.

Source : Huffington Post



## Recommandation 5 : Encourager l'usage des modes de transport motorisés plus durables

Par les mesures suivantes :

1. Dédier des stationnements pour l'autopartage et pour les véhicules en libre-service tant sur rue que dans les stationnements hors rue (voir mesure 6 de la recommandation 3), notamment aux points stratégiques d'accès aux transports collectifs
2. Multiplier le nombre de bornes électriques, et ce en dehors des corridors de transports actifs tels que les trottoirs
3. Offrir des tarifs réduits pour le stationnement des véhicules moins énergivores et partagés

## Recommandation 6 : Assurer l'intégration du REM (Réseau électrique métropolitain) au système de transport collectif du centre-ville

Par les mesures suivantes :

1. Officialiser la connexion entre le REM et le réseau de métro au centre-ville avec la station McGill et la station Griffintown
2. Améliorer la desserte du centre-ville par le REM en prévoyant un nombre supplémentaire de stations et de liens possibles avec le réseau existant (métro, autobus)
3. Intégrer VLS et stationnements de vélo à proximité des stations REM pour faciliter l'intermodalité entre transport collectif, actif et autopartage
4. Garantir l'intégration du REM dans le cadre urbain existant par des espaces sécuritaires et conviviaux
5. Mettre en place les aménagements nécessaires pour éviter l'effet de barrière

Pour lire le [mémoire du CRE-Montréal sur le projet de REM](#)



## Recommandation 7 : Offrir plus de place au transport actif

Par les mesures suivantes :

1. Favoriser l'approche de [rue complète](#) lors du réaménagement des rues
2. Élargir systématiquement les trottoirs des rues achalandées en terme de piétons
3. Installer des placotoirs et bonifier le mobilier urbain
4. Permettre la traversée piétonne libre en commençant par les rues étroites non commerciales
5. Implanter davantage de stationnements pour les vélos sur les rues, à proximité de pôles d'activités ainsi qu'aux abords des stations de métro et de train de banlieue (ce qui contribuera aussi à éliminer l'utilisation des arbres comme poteaux)
6. Permettre le stationnement des vélos sur la rue (à la place des voitures) et prévoir les équipements nécessaires (excepté pour la période hivernale)
7. Améliorer les liens cyclables : sur de La Commune reliant le centre-ville, le Vieux-Port et le canal Lachine et le lien nord-sud dans l'axe de la rue Saint-Laurent
8. Inclure systématiquement des aménagements pour cyclistes ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation des piétons lors du réaménagement de rues
9. Améliorer le transport des vélos dans les trains de banlieue, autobus et taxis
10. Intégrer la tarification du BIXI avec celle du transport collectif

## Recommandation 8 : Sécuriser le transport actif

Pour rendre la marche et le vélo attractifs, les aménagements doivent être conçus de façon sécuritaire. Les personnes de 65 ans et + représentent les deux tiers des personnes victimes d'accidents aux intersections. Les voies réservées aux piétons et celles réservées aux cyclistes nécessitent une séparation claire par rapport à la circulation automobile. Le marquage des voies, des traverses pour piétons et cyclistes et les sas à vélos sont aussi des interventions à intégrer afin de sécuriser les intersections problématiques.



Par les mesures suivantes :

1. Déployer la vision zéro au centre-ville en reconfigurant les dix intersections les plus accidentogènes; en diminuant les temps de traverses piétonnes et en réduisant les vitesses
2. Réaménager les abords du pont Jacques-Cartier pour les piétons et les cyclistes
3. Accélérer le réaménagement des viaducs et des grandes artères en agrandissant les trottoirs et en aménageant des pistes cyclables
4. Adopter des mesures d'apaisement de la circulation, notamment la réduction de la vitesse
5. Assurer la continuité du réseau piétonnier et atténuer l'effet des frontières urbaines
6. Supprimer toutes les places de stationnement aux intersections de rues comme stipulé dans le règlement

### Des terrains vacants ou sous-utilisés encore trop nombreux

Afin de réduire leurs impacts négatifs sur leur environnement, les terrains vacants ou sous-utilisés pourraient faire l'objet d'animation éphémère. Ces installations permettant des activités culturelles favoriseraient la vitalité des lieux en attendant leur réaménagement à long terme. Prenons l'exemple de l'Esplanade Clark utilisée actuellement pour le stockage. Située en plein coeur du centre-ville, elle est le chaînon manquant des aménagements publics du Quartier des spectacles et elle présente un potentiel énorme d'animation par sa proximité avec la rue Sainte-Catherine, les universités et les institutions de théâtre, de danse et de développement durable. Un voisinage hétéroclite est favorable pour en faire un lieu de rencontre et de partage afin de mettre en valeur cette future place publique.



*Esplanade Clark*

Bien que son aménagement ait été repoussé, l'espace pourrait déjà servir à accueillir des événements éphémères au centre-ville.

Source : Journal Métro



## Recommandation 9 : Animer les terrains et les espaces vacants

Par les mesures suivantes :

1. Animer l'Esplanade Clark, tout au long de l'année, sans attendre et enfin l'aménager comme un espace public (voir à ce sujet le [blogue](#) sur l'îlot Clark)
2. Organiser des événements et installations éphémères sur les terrains vacants
3. Autoriser l'agriculture urbaine sur les terrains sous-utilisés

### Une nature encore trop peu présente au centre-ville

La vie des arbres en milieu urbain n'est pas facile. Il suffit de constater l'état de santé des arbres sur la rue Sainte-Catherine ainsi que leur courte durée de vie, pour diverses raisons : des fosses exiguës freinant leur croissance, des blessures lors de travaux de construction, lors des opérations de déneigement et de l'accrochage de vélos, des conditions hivernales difficiles avec le sel de déglacage, des piétinements à la base, etc. Les arbres subissent de nombreux stress qui nuisent à leur croissance et qui, souvent, raccourcissent drastiquement leur espérance de vie et, par le fait même, leur rôle dans l'amélioration de nos milieux de vie.

Il est donc important d'adopter des pratiques innovantes afin d'assurer la résilience des aménagements et de maximiser leurs impacts dans la lutte aux îlots de chaleur et dans la gestion des eaux pluviales. Cela passe, entre autres, par l'élargissement des fosses de plantation, par la diversification des espèces et par la création de milieux complexes intégrant différentes strates.

Un suivi doit également être fait afin d'assurer que les choix de plantation sont adéquats et durables. Afin d'atteindre les objectifs du plan d'action canopée, le plan d'action doit intégrer un volet de mobilisation de l'ensemble des acteurs et assurer un arrimage entre les actions sur le domaine public et celles sur le domaine privé.

Le secteur visé par la Stratégie centre-ville présente une diversité de contextes d'intervention. Les mesures préconisées pour le verdissement et pour la lutte aux îlots de chaleur doivent tenir compte de ces éléments (espaces disponibles au sol, infrastructures souterraines) afin d'optimiser les actions et d'assurer leur pérennité.



## Recommandation 10 : Adopter une approche de verdissement spécifique au centre-ville

Par les mesures suivantes :

1. Adopter un plan d'action de verdissement spécifique au centre-ville afin d'assurer une lutte efficace aux îlots de chaleur et de favoriser la biodiversité en milieu urbain qui comprendra entre autres :
  - a. Actions de sensibilisation et de mobilisation de l'ensemble des acteurs (privés et publics)
  - b. Priorisation des lieux d'intervention et évaluation des potentiels d'intervention
  - c. Choix des meilleures mesures de lutte aux îlots de chaleur en fonction de l'endroit d'implantation. Des approches différentes sont à adopter selon que nous soyons en plein coeur du centre-ville ou dans les secteurs où les espaces disponibles pour le verdissement au sol sont plus importants (entre autres aux abords du canal Lachine et du fleuve Saint-Laurent)
  - d. Suivi régulier pour assurer la survie des végétaux et ajustements en conséquence
2. Imposer l'utilisation de matériaux clairs sur les toitures lors de réfection et de nouvelles constructions
3. Imposer un pourcentage de canopée sur les stationnements privés de surface en s'inspirant de la réglementation de l'arrondissement de Saint-Laurent

### Le fleuve, encore trop peu accessible

Le fleuve est un élément clé du centre-ville. Le Vieux-Port apporte sans aucun doute un lien notable et précieux entre la ville et le fleuve, mais en dehors de ce secteur il reste encore des améliorations à apporter. Les grands secteurs à requalifier, situés en bordure du fleuve (p.37 du document de consultation), présentent un potentiel important de reconnexion à l'eau. Les projets de développement devront être encadrés afin d'éviter une privation des berges et de multiplier les possibilités de s'approcher du fleuve.



## Recommandation 11 : Assurer l'accès visuel et physique à l'eau

Par les mesures suivantes :

1. Améliorer l'accès visuel et physique au fleuve et la mise en valeur naturelle des berges
2. Intégrer des éléments visuels qui rappellent la présence historique de ruisseaux dans le centre-ville
3. Réaménager la rue Notre-Dame incluant le prolongement du SRB Pie-IX jusqu'au centre-ville

### Une gestion durable des eaux pluviales nécessaire

L'intégration de mesures de gestion des eaux pluviales durable doit être réalisée dans l'ensemble des projets et des travaux. Avec la multiplication des épisodes de pluies intenses et la forte minéralisation du centre-ville, l'adoption de mesures passant entre autres par le verdissement permettra de réduire l'écoulement des eaux de surface et favorisera leur bonne gestion.

Montréal dispose d'une grande expertise dans ce domaine au sein de ses universités et de ses centres de recherche. C'est aussi une belle occasion de se démarquer en s'inspirant par exemple du concept de Watersquare implanté dans plusieurs villes européennes (<http://www.urbanisten.nl/wp/?portfolio=waterplein-benthemplein>).

## Recommandation 12 : Améliorer la gestion des eaux de pluie

Par les mesures suivantes :

1. Intégrer dans chaque grand projet d'infrastructure des éléments de gestion durable des eaux pluviales
2. Aménager des espaces de type Watersquare là où c'est nécessaire
3. Obliger la récupération des eaux pluviales des toits des nouvelles constructions



4. Mettre en place des mesures facilitant l'implantation de toits végétalisés sur les édifices du centre-ville

### Des joyaux à consolider : le Mont-Royal et le parc Jean-Drapeau

Le Mont-Royal est un élément important à mettre en valeur dans le cadre de la Stratégie centre-ville. Les liens entre la montagne, le cœur de la ville et le fleuve doivent systématiquement être mis de l'avant et valorisés au bénéfice de l'ensemble de la population. Les vues et les percées visuelles sur et depuis la montagne doivent être identifiées et protégées. Le massif du Mont-Royal et sa silhouette doivent demeurer une figure dominante du paysage urbain et métropolitain.

La requalification des grands ensembles institutionnels est également une occasion de consolider l'interface entre le Mont-Royal et le centre-ville. Un travail de concertation entre l'ensemble des acteurs (société civile, instances publiques et institutionnelles) doit être mené dès maintenant afin de doter d'une vision globale et d'un plan d'action qui assure, notamment la mise en valeur de ces grands domaines, la sauvegarde du caractère public des lieux, la bonification de l'accessibilité à la montagne et l'augmentation de l'offre d'espaces verts.

Des actions doivent également être prises afin de faciliter l'accès en transports actifs et collectifs depuis le centre-ville. Les liens à consolider doivent être identifiés et des propositions d'interventions doivent être définies afin d'assurer des déplacements sécuritaires et conviviaux entre la montagne et le centre-ville.

Le parc Jean-Drapeau représente un véritable joyau montréalais, encore trop sous-estimé et insuffisamment reconnu, conduisant à des propositions de développement en tout genre. Ce site est unique par sa situation géographique au milieu du fleuve, face au centre-ville. Le flou urbanistique quant à sa vocation laisse actuellement libre cours aux idées de projets de développement. Tous les projets de développement ou de méga activités sont présentés et analysés à la pièce. Les patrimoines sont encore sous-entretenus et la vocation d'espace vert et bleu public n'est pas mise à l'honneur comme elle le devrait. Tout cela ne donne toujours pas au parc le statut de destination prisée et prestigieuse qu'il mériterait.



La promenade Fleuve-montagne est un élément qui contribue à établir le lien avec le centre-ville, mais d'autres liens doivent également être consolidés. La promenade Fleuve-montagne doit être un premier pas vers la concrétisation d'un réseau de liens conviviaux pour les piétons et les cyclistes. Une réflexion doit être menée afin d'assurer une connexion de la promenade vers d'autres sites d'intérêt sur le territoire du centre-ville et de l'étendre jusqu'au parc Jean-Drapeau.

### **Recommandation 13 : Améliorer l'intégration des deux grands parcs au centre-ville**

Par les mesures suivantes :

1. Réviser le plan directeur du parc Jean-Drapeau et tenir des consultations publiques
2. Déployer et consolider les liens depuis le centre-ville avec le Mont-Royal en misant sur son accès en transports collectifs et actifs
3. Développer des ramifications à la promenade Fleuve-montagne en cours de réalisation afin de tisser un réseau de liens verts, reliant des éléments marquants du patrimoine du centre-ville et favorables au transport actif sur l'ensemble du secteur
4. Développer une vision intégrée pour la réhabilitation des grands ensembles institutionnels qui assure leur mise en valeur, la sauvegarde du caractère public des lieux, la bonification de l'accessibilité au Mont-Royal et l'augmentation de l'offre et de l'accès aux espaces verts dans le centre-ville

### **Conclusion**

La Stratégie centre-ville constitue une première étape dans la transformation du coeur de Montréal : une vision générale pour le territoire visé. Il faut maintenant que les actions suivent les grandes orientations et soient cohérentes avec les Plans et Politiques dont s'est doté Montréal depuis plusieurs années. Le plan d'action constitue l'élément clé de la démarche.



Après l'adoption des grandes orientations de la Stratégie, le plan d'action devra traduire sur le terrain la volonté d'innovation, de dynamisation et de changement des pratiques pour un développement vraiment durable. En misant sur les atouts, en corrigeant les erreurs du passé et en s'inspirant des bonnes pratiques d'ici et d'ailleurs, le CRE-Montréal s'attend à ce que chaque geste ultérieur posé sur le territoire contribue en ce sens. C'est alors que la Stratégie centre-ville pourra devenir un projet concret et global pour la collectivité montréalaise.

L'élaboration de ce plan d'action devrait se faire en impliquant les acteurs interpellés, dont le CRE-Montréal, afin de bénéficier au mieux des expertises du milieu et de viser le meilleur pour le centre-ville de Montréal, et ce pour les prochaines décennies.

Finalement, l'efficacité de l'implantation des actions du plan devra être mesurable et un bilan annuel des actions devrait être rendu public, il en va de l'appropriation et de la mobilisation de la communauté montréalaise. Cela permettra d'effectuer un suivi, de corriger si nécessaire et de clairement faire la démonstration du chemin pris pour un milieu de vie, de travail, d'études et de récréotourisme en constante amélioration et ancré dans les principes urbains du 21<sup>e</sup> siècle.

