

Ateliers d'idéation du Projet de ville

Rapport synthèse
Démarche d'élaboration
du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050
de la Ville de Montréal

26 juillet 2021



Table des matières

Introduction	1
Mandat	1
Ateliers d'idéation	1
Bilan de la participation	2
Méthodologie	2
1. Habitat et forme urbaine	3
1.1. Atelier 1 — Leçons du passé	3
1.2. Atelier 2 — Grandes tendances	4
1.3. Atelier 3 — Visions d'avenir	4
2. Espaces publics	7
2.1. Atelier 1 — Leçons du passé	7
2.2. Atelier 2 — Grandes tendances	7
2.3. Atelier 3 — Visions d'avenir	8
3. Services et équipements de proximité	10
3.1. Atelier 1 — Leçons du passé	10
3.2. Atelier 2 — Grandes tendances	10
3.3. Atelier 3 — Visions d'avenir	11
4. Emplois, savoirs et services	12
4.1. Atelier 1 — Leçons du passé	12
4.2. Atelier 2 — Grandes tendances	12
4.3. Atelier 3 — Visions d'avenir	13
5. Culture et patrimoine	15
5.1. Atelier 1 — Leçons du passé	15
5.2. Atelier 2 — Grandes tendances	15
5.3. Atelier 3 — Visions d'avenir	16
6. Archipel Montréalais	18
6.1. Atelier 1 — Leçons du passé	18
6.2. Atelier 2 — Grandes tendances	18
6.3. Atelier 3 — Visions d'avenir	19
7. Infrastructures de transport	20
7.1. Atelier 1 — Leçons du passé	20
7.2. Atelier 2 — Grandes tendances	21
7.3. Atelier 3 — Visions d'avenir	23
8. Mise en œuvre du Plan d'urbanisme et de mobilité	25
8.1. Atelier 1 — Leçons du passé	25
8.2. Atelier 2 — Grandes tendances	25



8.3. Atelier 3 — Visions d'avenir	26
9. Autres : principes, gouvernance et actions	27
9.1. Principes	27
9.2. Gouvernance	27
9.3. Information	28
10. Idées principales	29
10.1. Habitat et forme urbaine	29
10.2. Espaces publics	29
10.3. Services et équipements de proximité	29
10.4. Emplois, savoirs et services	30
10.5. Culture et patrimoine	30
10.6. Infrastructures de transport	30
10.7. Mise en œuvre du PUM 2050	30
10.8. Autres : principes, gouvernance et actions	31
11. Évaluation des activités	32
11.1. Atelier 1: Leçons du passé	32
11.2. Atelier 2 : Grandes tendances	32
11.3. Atelier 3 : Visions d'avenir	32

Introduction

Mandat

La Division des plans et des politiques (DPP) du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) de la Ville de Montréal souhaite appuyer son nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050) sur une vision partagée, inspirante et audacieuse, aussi appelée Projet de ville. Les ateliers d'idéation visaient à réunir des parties prenantes dans une activité de participation afin qu'elles contribuent à définir cette vision. Ces ateliers s'organisaient en trois temps, et visaient chacun un objectif spécifique :

- Atelier 1 : Un retour sur le passé et les éléments positifs ou négatifs qui ont marqué l'évolution des dernières décennies
- Atelier 2 : Un regard sur le présent pour apprécier les tendances actuelles et desquelles tenir compte pour l'avenir
- Atelier 3 : Une génération d'idées sur l'avenir désiré

L'objectif premier de la démarche de participation et du présent rapport était de recenser les idées les plus importantes, les plus novatrices et les plus rassembleuses formulées par les parties prenantes.

Ateliers d'idéation

Les trois ateliers d'idéation se sont tenus les 11, 16 et 18 février 2021 et comportaient chacun deux séances de deux heures. Les séances se déroulaient comme suit :

- Présentation de la démarche de participation, de l'objectif et du déroulement de l'atelier (10 minutes)
- Discussions en sous-groupes (entre 8 et 12 personnes), créés de façon aléatoire, autour des trois questions proposées avec la possibilité de contribuer à l'oral ou dans le clavardage (65 minutes)
- Synthèse des discussions de chaque sous-groupe par les animatrices et animateurs (20 minutes)
- Synthèse finale par l'animateur principal
- Invitations des participant(e)s à sélectionner et à inscrire dans le clavardage une idée jugée importante ou originale (ces idées sont résumées et catégorisées dans la section 10 Idées principales).

Les personnes intéressées par les ateliers, mais ne pouvant pas y participer, étaient invitées à remplir un questionnaire en ligne. 4 personnes ont complété ce questionnaire. Les participant(e)s aux ateliers souhaitant compléter leurs idées avaient l'occasion de le faire en remplissant un questionnaire similaire. 6 personnes ont complété ce questionnaire.

Atelier 1 : Leçons du passé

L'objectif du premier atelier était d'examiner l'évolution des 30 dernières années afin d'en tirer des leçons (bons et mauvais coups) pour le Projet de ville. Les questions suivantes étaient posées aux participants :

« *Au cours des 30 dernières années...*

- *Quels principaux projets ont façonné la ville et amélioré la vie de la population montréalaise ?*
- *Quels progrès ont été accomplis grâce aux outils de planification (p. ex. Plan d'urbanisme et Plan de transport de la Ville de Montréal et Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal)?*
- *Quels efforts déjà entrepris méritent d'être poursuivis en matière d'urbanisme et de mobilité? »*

Atelier 2 : Grandes tendances

L'objectif de ce second atelier était de comprendre les tendances qui agissent présentement sur la ville et qu'il faut prendre en compte dans le Projet de ville. Les questions suivantes étaient posées aux participants :

En matière d'urbanisme et de mobilité...

- Quelles sont les forces qui influencent le développement de Montréal ?
- Quelle est l'incidence des outils et politiques municipales et gouvernementales (p. ex. Plan d'urbanisme et Plan de transport de la Ville de Montréal et Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal) ?
- Comment les projets en planification ou en cours orientent-ils le développement de la ville ?

Atelier 3 : Visions d'avenir

Ce dernier atelier visait à identifier les aspirations communes afin de définir les composantes du Projet de ville. Les questions suivantes étaient posées aux participants :

«En 2050...

- Quelles transformations auront amélioré le quotidien des Montréalaises et Montréalais et leur expérience de la ville ?
- Quelles transformations assureront la vitalité de la collectivité montréalaise ?
- Quelles transformations permettront à Montréal de se distinguer des autres grandes métropoles ? »

Bilan de la participation

Atelier	Date	Nombre de participant(e)s
1. Leçons du passé	Séance 1 : Jeudi 11 février — 10 h à 12 h	34
	Séance 2 : Jeudi 11 février — 14 h à 16 h	22
2. Grandes tendances	Séance 1 : Mardi 16 février — 10 h à 12 h	32
	Séance 2 : Mardi 16 février — 14 h à 16 h	21
3. Visions d'avenir	Séance 1 : Jeudi 18 février — 10 h à 12 h	34
	Séance 2 : Jeudi 18 février — 14 h à 16 h	21
Total		164

Méthodologie

Voici les étapes suivies pour élaborer le présent rapport synthèse :

- Rédaction des comptes rendus des plénières des ateliers;
- Classement et analyse des idées issues de la synthèse par les animatrices et animateurs des sous-groupes par atelier et par thème;
- Classement et analyse des idées principales soumises par les participant(e)s en clôture de chaque atelier;
- Rédaction des sections thématiques du rapport bonifiées par les informations suivantes :
 - Interventions individuelles à l'oral ou par clavardage lors des discussions en sous-groupes;
 - Contributions individuelles par clavardage en clôture de chaque atelier;
 - Réponses aux questionnaires en ligne et contributions écrites;

Il est à noter que les citations dans le rapport sont anonymisées.

1. Habitat et forme urbaine

Cette section regroupe l'ensemble des idées en lien avec l'accès au logement, le bâtiment durable, la densité, la forme urbaine, la mixité, les espaces privés et le verdissement.

1.1. Atelier 1 — Leçons du passé

- **Garantir le maintien du choix de logements et de la qualité de vie des populations existantes lors de la transformation rapide des quartiers**

Lors des ateliers, cette idée a été mentionnée à plusieurs reprises, et ce à titre de leçon à retenir, de tendance à considérer et d'élément de vision à mettre de l'avant. Lors du développement de grands projets urbains ou lorsque des secteurs ont connu une hausse de leur attractivité sur le marché immobilier, les populations existantes auraient subi des hausses de loyers ou des évictions et auraient été contraintes de déménager hors de leur quartier. Cette attractivité plus forte d'un secteur pourrait être créée par l'arrivée d'un nouvel équipement de transport collectif ou d'une institution d'importance, comme le nouveau Campus de l'Université de Montréal, par exemple.

- **Éviter un financement tardif et complexe du logement social**

Des participant(e)s ont mentionné que les processus d'octroi de financement pour des projets de logements sociaux étaient trop lents et laborieux, ce qui aurait nui à la création de nouveaux projets. « *Dans les dernières années (avant 2018), Montréal a manqué d'objectifs chiffrables de développement de logement social. Les outils mis en place pour faciliter et accélérer le développement de logement social ont été mis en place trop lentement* ».

- **Améliorer les connaissances de la Ville en matière de développement immobilier**

Plusieurs personnes ont déploré le fait que la Ville possédait peu de connaissances en matière de développement immobilier, de financement de projets d'habitation et de programmes de subvention offerts par des paliers de gouvernement supérieurs, et ont demandé qu'elle remédie à la situation.

- **Assurer une meilleure diversité de logements dans les grands projets de développement immobilier**

Le quartier de Griffintown a été plusieurs fois cité comme un modèle de développement urbain à ne pas répliquer. Les participant(e)s ont notamment critiqué le manque de logements de grande taille et de logements abordables de même que l'absence d'équipements et de services destinés aux familles.

- **Harmoniser et hausser les critères d'accessibilité universelle**

Des personnes ont souligné que la prise en compte de l'accessibilité universelle dans la construction de nouveaux bâtiments, la rénovation de bâtiments existants et l'aménagement des espaces publics était inégale sur le territoire montréalais. Pour certain(e)s, ce phénomène aurait conduit à une iniquité territoriale pour les personnes à mobilité réduite ou vivant avec des limitations fonctionnelles. Il a été demandé à la Ville de corriger cette iniquité.

- **Assurer la réelle atteinte d'objectifs écologiques et de verdissement dans les projets d'urbanisme**

L'approbation des projets de construction peut être soumise à l'application de règlements normatifs, mais aussi discrétionnaires, donc soumis à une évaluation plus qualitative. C'est notamment le cas des projets soumis à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Dans chacun des arrondissements montréalais, ces projets font l'objet d'une évaluation et d'une recommandation de la part de comités consultatifs d'urbanisme (CCU). Quelques participant(e)s ont qualifié d'insuffisante l'application des critères en lien avec la construction écologique et le verdissement. De leur avis, pour être approuvés, les projets devraient faire l'objet de bonifications plus importantes que l'ajout d'un simple « *pavé alvéolé* ». Pour assurer une réelle bonification des projets, il a été proposé que ces critères fassent l'objet de guides d'information dans lesquels seraient présentés des exemples concrets de bonnes pratiques.

- **Prévenir l'apparition de projets similaires à Royalmount**

Quelques participant(e)s ont mentionné le projet Royalmount comme un contre-exemple en matière de développement commercial durable. Ce projet ferait la promotion de l'automobile et fragiliserait les artères commerciales de Montréal. Certain(e)s ont demandé à la Ville de prendre les moyens nécessaires pour éviter que d'autres projets similaires ne fassent leur apparition.

1.2. Atelier 2 — Grandes tendances

- **L'étalement urbain se poursuivra sans encadrement strict dans la région métropolitaine**

L'étalement urbain a été mentionné parmi les tendances structurantes en matière d'habitat et de forme urbaine. Selon les participant(e)s, la concurrence des banlieues dans la localisation résidentielle serait à intégrer aux réflexions, particulièrement dans le contexte où le développement résidentiel dans les couronnes ne serait pas strictement contraint, et ne semblerait pas en voie de l'être.

- **La gentrification est un risque constant pour la mixité sociale et la pérennité des quartiers**

La gentrification est apparue dans les échanges comme une tendance centrale du développement de Montréal, mettant en danger la mixité sociale des quartiers, créant de la ségrégation sociale entre secteurs et menaçant la pérennité des quartiers, de leurs populations existantes, et du tissu social et communautaire qui les soutient. Une participante a expliqué qu'il faudrait prévoir des mesures pour aider les personnes à faible revenu, vulnérables et racisées afin qu'elles puissent demeurer dans leur quartier, et ce même si celui-ci connaît une hausse d'attractivité. Selon elle, en l'absence de telles mesures, ces personnes seraient contraintes de déménager loin de leur quartier d'origine, de leur emploi et de leur réseau social.

- **Les projets de transport collectif entraînent une spéculation immobilière difficile à maîtriser**

La spéculation foncière associée à la construction de nouvelles infrastructures de transport collectif a été présentée par certain(e)s comme contribuant à la gentrification, à l'augmentation du coût des loyers et à la diminution du parc locatif.

- **Les changements climatiques ont un impact direct sur la qualité des logements**

Les changements climatiques, notamment les changements brusques de température et les alternances de gel/dégel, ont été mentionnés comme ayant un impact direct sur le cadre bâti, et plus particulièrement sur les bâtiments locatifs, qui seraient moins bien entretenus et de moindre qualité. Dans un contexte de conditions climatiques changeantes, ce type de logements pourraient se détériorer plus rapidement.

1.3. Atelier 3 — Visions d'avenir

- **Optimiser l'occupation du territoire par une densification douce, un lot à la fois**

La densification douce a été plusieurs fois mentionnée. S'appuyant sur le constat de la rareté d'espaces disponibles pour la construction de nouveaux logements, plusieurs participant(e)s miseraient sur la construction d'unités d'habitation accessoires sur des terrains déjà bâtis, ou faciliteraient les agrandissements, pour créer des logements multigénérationnels, par exemple. De leur avis, pour faciliter la densification douce des lots déjà bâtis, la réglementation municipale devrait être repensée, notamment en levant quelques verrous réglementaires, dont l'obligation d'avoir une entrée privée donnant sur une rue. Pour un participant ce type de densification permettrait de préserver le modèle d'habitation sur trois étages, le « *missing middle housing* », favorisant ainsi une densité agréable et à échelle humaine.

- **Densifier la ville pour diminuer les distances à parcourir au quotidien**

Il est avéré que la densification des quartiers permet d'accueillir un plus grand bassin de population, de même qu'un plus grand nombre d'équipements, de services et de commerces sur un même territoire. Pour des participant(e)s, une plus forte densification des quartiers permettrait aux Montréalaises et Montréalais de réduire les distances qu'ils ont à parcourir pour leurs activités quotidiennes, de délaissé leurs voitures et de marcher davantage.

- **Reconnaître le droit fondamental au logement et le traduire par des engagements à long terme**

L'importance du logement social comme droit fondamental figure parmi les idées les plus récurrentes des ateliers : « *Le Plan d'urbanisme et de mobilité doit participer à la réalisation du droit au logement* ». Des participant(e)s ont demandé que la Ville et les gouvernements fédéral et provincial assurent un rôle fort, structurant et à long terme en matière de financement du logement social. Une intervenante a recommandé « *la construction de centaines de milliers de logements perpétuellement abordables (logements sociaux, coopératives, capitalisation partagée, etc.) pour combattre la marchandisation du logement et assurer le droit à la ville et à l'inclusion* », de même que l'adoption de stratégies de maîtrise foncière complémentaires. Il a également été suggéré de mettre en place un registre des loyers pour surveiller et contrôler l'évolution du marché locatif privé.

- **Assurer la mixité fonctionnelle et sociale à l'échelle de l'îlot pour éviter la ségrégation locale**

Selon certain(e)s, la mixité sociale et fonctionnelle devrait être pensée à l'échelle de l'îlot et du bâtiment pour porter ses fruits. Une mixité pensée uniquement à grande échelle pourrait favoriser des phénomènes de ségrégation au sein d'un secteur ou d'un quartier.

- **Favoriser des modèles de cohabitation misant sur des espaces privés plus petits et des espaces communs plus importants**

Afin de favoriser la densification des milieux de vie et de créer du même coup des espaces incitant aux rencontres et à l'entraide. Une participante a suggéré de mettre de l'avant de nouvelles formes d'habitat, qui comporteraient des espaces privés plus restreints (chambres et salles de bain), mais des espaces communs et multifonctionnels plus importants.

- **Généraliser le modèle des coopératives d'habitation**

Selon les participant(e)s, les coopératives d'habitation gagneraient à être généralisées, car elles contribueraient à prévenir certains problèmes comme la spéculation foncière et la gentrification.

- **Appliquer des critères d'accessibilité universelle pour tous les projets**

Selon certain(e)s, les critères d'accessibilité universelle devraient être renforcés et appliqués uniformément à tous projets d'aménagement de l'espace public et de construction.

- **Accorder de plus grands pouvoirs d'intervention à la Ville grâce au droit de préemption des locaux vacants et grâce à une plus grande maîtrise foncière**

Pour des intervenant(e)s, un droit de préemption permettrait à la Ville de saisir des locaux vacants pour y créer des logements. Selon eux, la Ville devrait « *se doter d'un vaste patrimoine foncier et bâti, car être propriétaire c'est contrôler le développement* ».

- **Favoriser la création de fiducies financières pour remplacer la propriété privée**

Selon les participant(e)s, des fiducies financières devraient être favorisées pour permettre la création de logements, dont la forme légale de propriété garantirait l'indépendance des occupants.es dans les décisions de gestion et assurerait le maintien de l'abordabilité.

- **Financer l'habitation autrement**

Selon des participant(e)s, les projets de logements sociaux ou coopératifs gagneraient à s'ouvrir à de nouveaux modes et à de nouvelles sources de financement pour accélérer leur déploiement sur le territoire. Il a été suggéré que d'autres acteurs que les gouvernements soient amenés à contribuer à ce type de projets. Ainsi, le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 devrait « *créer des conditions prévisibles à long terme plutôt que de créer un environnement de gestion des exceptions qui ralentit le développement. Cette prévisibilité permettrait d'inviter les capitaux publics et pourrait, si on s'en donne les moyens, inviter les capitaux privés: de là, l'idée d'un REM du logement social, que ce soit pour bâtir du neuf ou pour mettre à niveau les logements sociaux insalubres ou les bâtiments patrimoniaux* ».

- **Transformer les centres d'achat des secteurs périurbains en déclin en des milieux de vie complets au cœur des quartiers**

Le déclin des centres d'achat traditionnels des secteurs plus périphériques de la ville, situés aux abords des axes de transport, a été perçu par quelques participant(e)s comme une opportunité. Selon leur avis, ces bâtiments pourraient être recyclés en logements accessibles (physiquement et financièrement) et en espaces multifonctionnels. Comme un grand nombre des centres d'achat disposent déjà d'une localisation souvent centrale, et connectée aux quartiers environnants, ils représenteraient, d'après eux, d'excellents lieux pour accueillir des cœurs de quartiers vivants et accueillants.

- **Créer un zonage social ou communautaire dans les cœurs de quartier**

Plusieurs ont mis de l'avant la pertinence d'instaurer dans les cœurs de quartier un « *zonage social ou communautaire* » qui faciliterait d'un point de vue réglementaire et administratif les activités, événements et occupations collectives des espaces ouverts et des bâtiments.

- **Valoriser une image de marque célébrant la vie de quartier et la convivialité**

Des participant(e)s ont souligné le fait que Montréal était reconnue pour la vitalité de sa vie de quartier et son caractère convivial et animé. Selon eux, la Ville gagnerait à miser sur ces éléments pour revoir son image de marque. Ils sont d'avis qu'une image de marque célébrant la vie de quartier pourrait être particulièrement efficace et inciterait des organisations et des entreprises internationales à s'installer, notamment pour offrir une qualité de vie exceptionnelle à leurs employés.es. Pour d'autres, il incombe que le développement de cette image de marque se fasse en collaboration avec les citoyennes et citoyens pour affirmer encore davantage cette particularité de l'identité montréalaise qu'est l'implication citoyenne.

2. Espaces publics

Cette section regroupe l'ensemble des idées en lien avec les parcs, les espaces verts, les places publiques, la foresterie urbaine, la gestion des eaux pluviales, le stationnement et l'aménagement de la rue.

2.1. Atelier 1 — Leçons du passé

- **Aménager davantage de parcs destinés aux jeunes familles**

Selon certain(e)s, l'amélioration de l'aménagement des parcs de quartier et l'augmentation de leur nombre constitueraient de bons coups au cours des dernières années, qui viendraient particulièrement répondre aux besoins des jeunes familles.

- **Inspirer et soutenir les initiatives citoyennes**

La multiplication des ruelles vertes est apparue pour plusieurs personnes comme une avancée dans l'amélioration de l'environnement physique de certains secteurs de Montréal. Elles favoriseraient l'appropriation et l'action des citoyennes et citoyens sur leur milieu de vie et la création d'un lien social plus fort et plus vivant à l'échelle de l'îlot.

- **Traduire la priorisation des piétonnes et piétons dans les opérations**

Alors que la planification urbaine priorise de plus en plus la marche et le vélo, certain(e)s ont déploré que cette priorisation ne se traduit pas dans les opérations de la Ville. Les travaux sur la voie publique viseraient avant tout le maintien de la fluidité des déplacements automobiles, au détriment du confort et de la sécurité d'usagères et usagers non motorisés, plus vulnérables.

- **Créer un lien piétonnier entre le Quartier latin et le Vieux-Port**

Bien que les transformations du Quartier latin et du Vieux-Port soient appréciées, certain(e)s ont noté que le lien piétonnier entre ces deux pôles majeurs de la vie culturelle et touristique montréalaise gagnerait à être amélioré. Pour ces personnes, ce lien d'importance manquerait de convivialité et d'animation, ce qui dissuaderait les déplacements à pied.

2.2. Atelier 2 — Grandes tendances

- **La pandémie de COVID-19 accélère le resserrement des activités quotidiennes à l'échelle hyperlocale**

Selon des participant(e)s, la pandémie aurait encouragé les Montréalaises et Montréalais à vivre et à pratiquer leurs activités quotidiennes dans un périmètre restreint autour de leur domicile, ce qui aurait donné lieu à un resserrement de la vie sociale à l'échelle hyperlocale. Le concept de « *ville des 15 minutes* », qui favorise la création de quartiers denses et mixtes où les résidentes et résidents peuvent non seulement vivre, mais aussi travailler et faire leurs achats, aurait été renforcé par le télétravail et l'imposition de mesures sanitaires. Néanmoins, cette tendance pourrait être davantage subie que choisie : « *l'hyper proximité est plus facile à envisager dans certains quartiers que d'autres (où l'on trouve des déserts alimentaires et l'on observe un manque d'espaces verts)* ».

- **Le vieillissement de la population renforce l'importance de l'accessibilité universelle**

Le vieillissement de la population est une tendance ayant été soulignée par plusieurs. Pour ces personnes, cette tendance devrait inciter la Ville à systématiquement prendre en compte l'accessibilité universelle dans la conception des espaces publics, et à concevoir des processus de participation publique plus inclusifs, en amont des projets.

- **La qualité des aménagements diffère grandement d'un quartier à l'autre**

Pour plusieurs, la majorité des efforts d'aménagement des espaces publics se concentrent dans les secteurs les plus favorisés et une grande disparité existerait sur le territoire montréalais quant à la qualité des espaces publics, notamment des parcs, des places publiques, des rues et ruelles.

- **Les initiatives temporaires ou permanentes de partage de l'espace public ralenties par l'absence de données**

Selon l'avis de certain(e)s, les initiatives de partage de l'espace public pour réduire la place de l'automobile et créer des voies de transport actif et des lieux de socialisation, qu'elles soient de nature temporaire ou permanente, seraient ralenties par l'absence de données. L'exemple des Voies actives et sécuritaires (VAS), implantées à l'été 2020, a, entre autres, été mentionné. Des participant(e)s ont déploré le fait que leur mise en œuvre ait été critiquée notamment en raison de l'absence de données sur les débarcadères de transport adapté. Il a, par ailleurs, été mentionné qu'un sondage mené par la Ville avait indiqué un très haut niveau d'adhésion des citoyennes et citoyens à cette initiative.

2.3. Atelier 3 — Visions d'avenir

- **Réduire la part de l'automobile sur la voie publique**

Plusieurs personnes ont recommandé des cibles précises en termes de réduction de l'espace accordé à l'automobile sur la voie publique. À l'horizon 2050, il a été recommandé de réduire la place réservée à l'automobile à 35%, voire 20%. L'espace ainsi libéré pourrait être consacré au transport actif et être utilisé pour créer des lieux de rassemblement et de repos.

- **Apaiser la ville, sa circulation automobile et ses nuisances, grâce au verdissement et à la piétonnisation**

Selon plusieurs, la Ville devrait redoubler d'efforts pour verdier et piétonner les quartiers, et ainsi non seulement contribuer à apaiser la circulation automobile (moins de circulation, circulation moins rapide et moins bruyante), mais aussi à atténuer d'autres types de nuisances comme les pollutions sonore, lumineuse et visuelle.

- **Créer des zones « zéro émission », sans espace de stationnement sur rue**

D'après l'avis de certaines personnes, des secteurs entiers gagneraient à devenir des zones « zéro émission ». Tel que décrit dans le Plan climat 2020-2030 de la Ville de Montréal, ces zones pourraient prioriser les modes de déplacement des personnes et des marchandises n'émettant pas de gaz à effet de serre (véhicules électriques, transport actif et collectif, etc.).

- **Repenser le stationnement pour favoriser des activités quotidiennes sans l'utilisation de l'automobile**

Pour plusieurs, la transformation des modes de déplacement à l'horizon 2050 nécessiterait de repenser les besoins en stationnement. Il apparaîtrait essentiel de dédier des espaces pour le stationnement des poussettes, des vélos-cargo et pour tout nouveau mode de mobilité douce.

- **Laisser libre cours aux utilisations spontanées et non planifiées des espaces publics à l'échelle hyperlocale**

Dans un contexte où l'on connaîtrait un resserrement de la vie sociale à l'échelle hyperlocale, il a été recommandé que les espaces publics ne fassent plus l'objet d'une « surprogrammation » pour qu'ils laissent place à des utilisations spontanées et non planifiées. Cela permettrait notamment de mieux répondre aux besoins des familles, favorisant ainsi davantage le jeu libre et la créativité des enfants et des adolescents.es. Une telle approche pourrait également assurer la pérennité de ces espaces, qui s'adaptent davantage aux changements dans les pratiques sociales. Un participant a évoqué le recours à un « *urbanisme compensatoire* », dans le cadre duquel les parcs seraient plus qu'un assemblage de terrains monofonctionnels et clôturés et pourraient laisser place à des espaces de détente.

- **Déployer des mesures de verdissage et de rafraîchissement sous le plus de formes possibles**

En 2050, le verdissage devrait être diversifié : plantation de buissons, d'arbustes et d'arbres, aménagement de murs végétalisés et initiatives d'agriculture urbaine à petite échelle. La réalisation de jardins de pluie et de « *water squares* » gagnerait aussi à être favorisée. Ces aménagements pourraient non seulement servir à recueillir l'eau des fortes pluies, mais également à accroître les accès à l'eau.

- **Faire des espaces publics des lieux d'expression de la citoyenneté et de solidarité**

Plusieurs personnes ont mentionné l'importance que les espaces publics soient utilisés comme des lieux d'expression de la citoyenneté et de solidarité. Pour ce faire, il a été proposé qu'ils soient conçus et gérés de façon participative, et qu'ils soient pensés de façon à favoriser les rencontres, les échanges et la création de liens interpersonnels plus riches, plus nombreux et plus mixtes.

- **Faire de Montréal une ville pionnière en Amérique du Nord dans la réduction de la place accordée à l'automobile**

Lors des discussions, il a été demandé de faire de Montréal une ville pionnière en Amérique du Nord dans la réduction de la place accordée à l'automobile. Selon des participant(e)s, un tel positionnement favoriserait l'attractivité de Montréal et pourrait ainsi constituer un avantage stratégique.

- **Déléguer la gestion des espaces publics à des organismes tiers**

Afin de promouvoir des espaces publics vivants, animés, ouverts à la population locale, et fidèles aux aspirations des Montréalaises et Montréalais, un participant a recommandé d'en céder la gestion à des organisations locales qui seraient soutenues financièrement par la Ville. D'après lui, la gestion par un organisme tiers et local rapprocherait la prise de décision de la population et faciliterait la réalisation d'initiatives plus spontanées, telles que des concerts, des marchés, des spectacles vivants ou des aménagements temporaires. Cela permettrait aussi de démocratiser ces lieux, puisque les citoyennes et citoyens auraient un interlocuteur issu de la communauté avec lequel dialoguer.

- **Planifier les espaces publics dans une perspective d'équité**

Plusieurs participant(e)s ont déploré le fait que la qualité des espaces publics varie grandement d'un quartier à l'autre et d'un arrondissement à l'autre. Ils ont également souligné que cette iniquité s'ajoute à d'autres présentes sur le territoire et ont demandé que « *le Projet de ville intègre la question des inégalités sociales dans la planification de l'aménagement : accès au logement, aux parcs, à une diversité des mobilités, aux équipements, à l'équité en santé, à la participation citoyenne, etc.* ».

- **Aménager en quantité et en qualité des ruelles, des rues et des parcs pour qu'ils compensent pour des espaces privés plus restreints**

Plusieurs intervenant(e)s ont demandé que la Ville (ré)aménage un plus grand nombre d'espaces publics de qualité (ruelles, rues, parcs, etc.) et qu'elle encourage leur appropriation par la population, dans le but que ces espaces puissent compenser pour des espaces privés intérieurs et extérieurs plus restreints et plus rares dans les secteurs urbains les plus denses.

- **Taxer les espaces de stationnement pour financer des projets verts**

Selon certain(e)s, les espaces de stationnement privés devraient être taxés pour financer des projets écologiques et de verdissage.

- **Suivre l'exemple du parc Frédéric-Back en transformant un espace d'envergure au bénéfice de la communauté**

Le parc Frédéric-Back a été mentionné à de nombreuses reprises comme un exemple à suivre. Ce projet a été présenté comme un exploit de réhabilitation environnementale et comme une réussite communautaire.

- **Planifier des aménagements publics adaptés à l'hiver**

Des participant(e)s se sont entendus sur l'importance de planifier des aménagements publics qui soient adaptés à l'hiver et qui permettent aux Montréalaises et Montréalais de profiter pleinement de cette saison. Pour eux, la Ville devrait aussi s'éloigner du réflexe de déneiger systématiquement tous les espaces publics.

3. Services et équipements de proximité

Cette section regroupe l'ensemble des idées en lien avec les commerces de proximité, les rues commerciales, les équipements collectifs de proximité (bibliothèques, maisons de la culture, centres communautaires et sportifs), l'agriculture urbaine, les écoles primaires et secondaires, et les autres services de proximité (garderies, cliniques, et centres locaux de services communautaires (CLSC)).

3.1. Atelier 1 — Leçons du passé

- **Soutenir les jardins communautaires, élément de reconnaissance de Montréal ici et ailleurs**

Plusieurs ont souligné le caractère à la fois innovant, bénéfique et caractéristique des jardins communautaires montréalais. Certain(e)s ont mentionné que Montréal était une ville pionnière en la matière.

- **Poursuivre le soutien aux organisations et aux espaces collaboratifs et non marchands, berceaux d'innovations sociales**

Des personnes ont salué l'émergence d'espaces collaboratifs et non marchands grâce au soutien financier de la Ville et à la mise en disponibilité de bâtiments et de locaux dédiés. Pour elles, ces espaces multifonctionnels dédiés à l'innovation sociale et visant à servir la collectivité seraient un acquis sur lequel capitaliser davantage dans les prochaines années. Des organismes à but non lucratif comme *Espaces temps* et *Entremise* joueraient un rôle important en contribuant à renforcer les capacités des communautés et à faciliter les relations entre les secteurs publics, privés, communautaires et la population.

- **Mieux planifier et gérer les écoles dans une perspective de valorisation du patrimoine et de rétention des familles**

D'après l'avis de participant(e)s, la planification des écoles serait déficiente, et ce depuis plusieurs années, ce qui dissuaderait les familles de s'installer à Montréal. Des bâtiments scolaires à valeur patrimoniale ne pourraient plus être occupés faute d'entretien, et les nouvelles écoles seraient construites selon des critères de conception minimaux, laissant peu de place au verdissement et à l'aménagement d'espaces extérieurs de qualité.

- **Prévoir et intégrer dans la planification des grands projets les besoins de la population actuelle et future**

L'une des convergences les plus fortes lors des ateliers a été la critique de la planification de Griffintown. Il a été expliqué plusieurs fois que le développement de ce quartier s'était fait suivant les seuls souhaits des promoteurs immobiliers. Les besoins de la communauté, particulièrement ceux des familles (logements de grande taille, écoles, garderies, parcs de proximité, tissu urbain à échelle humaine), auraient été exclus.

- **Améliorer l'expérience des artères commerciales en offrant un soutien financier à la rénovation des façades des commerces et à la modernisation des locaux commerciaux**

Les programmes financiers visant la rénovation des façades et la modernisation des locaux commerciaux, tel le programme PRAM commerce, auraient joué selon des participant(e)s un rôle crucial dans la transformation des rues commerciales et auraient bénéficié largement au tissu économique montréalais.

3.2. Atelier 2 — Grandes tendances

- **L'importance croissante de l'agriculture urbaine**

Plusieurs participant(e)s ont noté l'importance croissante de l'agriculture urbaine en milieu urbain, notamment dans une perspective de quête d'autonomie alimentaire à l'échelle locale et de lutte contre les îlots de chaleur. De leur avis, la Ville gagnerait à continuer sur cette lancée et à amplifier ses actions sur le territoire. Elle pourrait réserver de plus larges portions de terrains à l'agriculture et encourager les propriétaires privés (petits et grands) à avoir des jardins nourriciers et des serres sur leurs toits.

- **L'élargissement de la vocation des rues commerciales**

Un grand nombre de rues commerciales montréalaises ont connu un élargissement de leur vocation pour devenir des lieux d'échanges, de socialisation et de destination culturelle.

3.3. Atelier 3 — Visions d'avenir

- **Convertir les écoles et les anciennes églises en centres civiques multifonctionnels**

Comme de nombreuses églises et écoles souffriraient d'un manque d'entretien important, des participant(e)s ont suggéré que certaines d'entre elles soient converties en centres civiques multifonctionnels, des lieux voués à répondre aux besoins de la communauté. Ces centres pourraient accueillir des espaces collaboratifs et de travail, dans un monde où le télétravail prendrait de plus en plus d'importance. Ils pourraient également accueillir des services d'aide alimentaire, des marchés ou encore des lieux d'hébergement temporaire mis à la disposition des résident(e)s voisins.es pour qu'ils puissent recevoir à peu de frais parents et amis.es.

- **Ouvrir les écoles aux usages communautaires en dehors des heures de cours**

Certain(e)s ont évoqué le potentiel des écoles pour héberger des activités extrascolaires. Celles-ci devraient être ouvertes en dehors des heures de cours pour répondre aux besoins de la communauté.

- **Soutenir l'usage collectif de biens de consommation à l'échelle des quartiers**

Pour réduire l'empreinte écologique associée à la production de biens de consommation, il a été suggéré que la Ville soutienne et mette en place des initiatives de partage et de mise en commun de biens à l'échelle des quartiers. Ainsi, les résident(e)s pourraient partager des biens de toute sorte comme des jeux pour enfants, des outils ou du matériel de plein air. De telles initiatives pourraient également permettre à leurs usagères et usagers d'économiser de l'argent et de l'espace.

- **Assurer une meilleure autonomie des quartiers excentrés en bonifiant l'offre de services et en prévoyant des pôles d'emploi**

De nombreuses personnes ont rappelé l'importance d'augmenter l'autonomie des secteurs les plus excentrés par rapport au centre-ville et aux quartiers centraux. De leur avis, il importe d'en faire des quartiers complets, où l'on retrouve un ensemble de services, d'équipements et des pôles d'emplois à courte distance. Cette autonomie plus grande des quartiers contribuerait à améliorer la qualité de vie de leurs résident(e)s et réduirait le besoin d'avoir recours à une automobile pour se déplacer.

- **Assurer l'autosuffisance alimentaire de Montréal grâce à l'agriculture urbaine et faire de la ville un chef de file mondial dans le domaine**

Plusieurs ont exprimé le souhait que Montréal devienne autosuffisante d'un point de vue alimentaire d'ici à 2050, et qu'elle développe sa capacité d'exportation. Selon ces personnes, Montréal gagnerait à capitaliser sur son expertise croissante en agriculture urbaine pour faire de la ville une vitrine et un laboratoire en la matière à l'échelle internationale. Un participant a proposé que Montréal se dote d'un règlement obligeant tout nouveau projet de construction à inclure une serre sur son toit. Pour sa part, une participante a mentionné souhaiter que chaque arrondissement ait son propre « *système alimentaire local* » avec ses jardins et ses serres 4 saisons de grande envergure. Une personne a néanmoins invité à la prudence, et a rappelé le besoin de calculer le coût de l'agriculture urbaine dans un contexte de rareté des espaces en ville.

- **Miser sur l'énergie solaire pour améliorer la résilience des quartiers**

Une participante a proposé que des stations d'énergie solaire soient créées dans chaque quartier pour favoriser l'émergence de communautés locales plus autonomes et résilientes. Cette autonomie plus grande leur permettrait de décider plus facilement et concrètement de scénarios de transition énergétique à mettre en œuvre en fonction des niveaux réels de production et de consommation d'énergie.

4. Emplois, savoirs et services

La présente section regroupe l'ensemble des idées qui touchent au développement économique, au centre-ville, aux pôles d'emploi, à la logistique urbaine, aux universités et aux cégeps, aux équipements collectifs et aux pôles commerciaux de grande envergure et aux enjeux de cohabitation des usages (risques et nuisances).

4.1. Atelier 1 — Leçons du passé

- **S'inspirer des projets majeurs qui ont amélioré l'attractivité de Montréal**

Plusieurs nouveaux pôles d'emplois auraient amélioré significativement l'attractivité de Montréal, dont le Technopôle Angus et le Quartier international, et la Ville gagnerait à s'en inspirer.

- **Revitaliser le centre-ville de Montréal, la réussite du Plan d'urbanisme de 1992**

Des participant(e)s ont salué la réussite de la revitalisation du centre-ville de Montréal, annoncée dans le Plan d'urbanisme de 1992.

- **Dynamiser le territoire et renforcer les communautés locales en soutenant les petites et moyennes entreprises**

Quelques personnes ont mentionné comme bon coup la santé des petites et des moyennes entreprises montréalaises à but lucratif et d'économie sociale. Selon elles, leur succès serait en partie attribuable à l'organisme PME MTL qui soutient les entreprises à chaque étape de leur développement. PME MTL aurait, entre autres, aidé à ce que des entreprises réinvestissent des espaces délaissés et transforment positivement leur environnement d'accueil, à travers toute l'île de Montréal. Parmi les cas de réussite plusieurs fois mentionnés figure le Bâtiment 7, situé à Pointe-Saint-Charles sur les anciens terrains du Canadien National.

- **Établir un lien entre l'aéroport et le centre-ville et l'aménager de façon à en faire une vitrine du territoire Montréalais**

La création de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal a été qualifiée d'élément fondamental pour le développement économique de Montréal. Selon l'avis des participant(e)s, le potentiel de l'aéroport serait cependant limité par un manque de liaisons rapides en transport collectif avec le centre-ville et la déstructuration de l'environnement urbain aux abords de l'aéroport, et le long du parcours vers le centre-ville. Il a par conséquent été demandé de concevoir une entrée de ville qui ferait figure de vitrine du territoire montréalais en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques. Une participante a aussi formulé le souhait que Montréal possède un « *aéroport enfin connecté au centre-ville par un transport lourd et efficace* ».

- **Créer et animer des lieux culturels à l'image de la grande Bibliothèque et la place Émilie-Gamelin**

La construction de la Grande Bibliothèque et le réaménagement de la place Émilie-Gamelin sont apparus pour des participant(e)s comme des atouts de la vie culturelle de Montréal. Ces espaces contribueraient à améliorer le paysage et à nourrir l'expérience des Montréalais et Montréalaises tout comme celle des touristes. Une leçon à retenir : ces espaces devraient bénéficier d'un budget récurrent pour leur animation et leur programmation afin qu'ils puissent continuer à jouer un rôle positif dans le secteur où ils sont implantés.

4.2. Atelier 2 — Grandes tendances

- **La génération de solutions opérationnelles par la communauté universitaire pour la transition écologique**

Le milieu universitaire montréalais gagnerait à être davantage sollicité par la Ville pour l'accompagner dans la concrétisation de ses intentions en matière de transition écologique à l'échelle locale. Le secteur de la recherche appliquée pourrait proposer des solutions innovantes et concrètes à différentes problématiques,

touchant notamment à la gestion et à la planification, auxquelles l'administration publique est confrontée. Pour plusieurs, la Ville devrait « *valoriser le travail de ses experts* » dans ses plans et politiques.

- **La nécessité des villes à aménager des pôles d'emplois à valeur ajoutée, face à la hausse du télétravail**

La généralisation du télétravail a été mentionnée par plusieurs personnes comme un facteur influençant le développement des lieux d'emploi et leur attractivité. Face aux acquis et avantages du télétravail, notamment la réduction des besoins de déplacement au quotidien, les pôles d'emploi en général, et le centre-ville en particulier, devraient offrir une véritable plus-value en termes d'expérience. En d'autres mots, les lieux d'emploi devraient « *valoir le déplacement* » en offrant une expérience unique aux travailleuses et travailleurs, par rapport au potentiel récemment découvert de la collaboration en ligne.

- **La transformation des habitudes de consommation et des systèmes de livraison aux particuliers**

Le commerce en ligne a connu une croissance marquée ces dernières années, et ce particulièrement pendant la pandémie. Des participant(e)s ont mentionné les transformations en cours dans la livraison de marchandises, notamment les initiatives visant à déployer des moyens de transport moins polluants et moins volumineux pour le « *dernier kilomètre* ». Cette tendance contribuerait à libérer davantage d'espaces pour le transport actif et réduirait le besoin de voies larges et de débarcadères pour les camions de grande taille. Une présence moins grande de ces véhicules sur les voies publiques réduirait également les risques pour les piétonnes et piétons.

4.3. Atelier 3 — Visions d'avenir

- **Maintenir dans les quartiers les zones d'emplois manufacturiers pour réduire les déplacements des travailleuses et travailleurs**

Selon certain(e)s, les zones d'emploi manufacturier devraient être conservées sur l'île, afin de permettre aux personnes qui y travaillent de pouvoir résider et travailler à Montréal et ainsi réduire leur temps de déplacement.

- **Aborder la stratégie de développement économique dans une perspective métropolitaine**

D'après l'avis de participant(e)s, la stratégie de développement économique à inclure au Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050) ne devrait pas s'élaborer sans une concertation efficace des autres municipalités de la région métropolitaine de Montréal. Cette concertation devrait viser une spécialisation de l'économie du grand Montréal par rapport à d'autres métropoles comparables, et devrait miser sur une complémentarité des villes de la CMM pour développer cette expertise différenciatrice.

- **Miser sur l'économie circulaire pour réduire la production de matières résiduelles**

Selon une participante, la Ville devrait s'appuyer sur le développement d'une expertise de pointe en économie circulaire pour réduire au maximum d'ici 2050 la production de matières résiduelles. Montréal pourrait compter sur des centres de valorisation et d'échanges des matières résiduelles, comme celles issues de l'industrie de la construction, par exemple. Montréal pourrait alors se distinguer par ce créneau d'innovation, et devenir un véritable « *pôle de développement équitable et durable zéro déchet* ».

- **Aménager des secteurs d'emplois « complets »**

Afin d'assurer leur durabilité et leur attractivité, il a été recommandé d'aménager les secteurs d'emplois de façon plus complète. Pour ce faire, il a été suggéré d'y intégrer, entre autres, une offre commerciale, d'équipements et de services adéquats et d'y aménager des réseaux de transport actif confortables et efficaces. Un participant a d'ailleurs noté que plusieurs secteurs d'emplois montréalais étaient actuellement des « *déserts de tout, sauf d'emploi* ».

- **Améliorer la cohabitation entre le transport des marchandises et la vie de quartier**

Montréal compte de nombreuses activités économiques, en premier lieu celles liées au port, qui impliquent le transport maritime, ferroviaire et routier des marchandises. Selon plusieurs, le transport des marchandises freinerait les initiatives d'atténuation de la circulation, nuirait à la quiétude des quartiers et compromettrait



les mesures d'amélioration de la sécurité des citoyennes et citoyens. Certain(e)s ont néanmoins tenu à rappeler que ces activités économiques sont essentielles à la vitalité de Montréal et qu'elles doivent être intégrées à la planification du PUM 2050. La Ville devrait donc travailler à améliorer la cohabitation entre le transport des marchandises et la vie de quartier, en atténuant les nuisances et les risques qui y sont associés.

- **Développer l'Est de Montréal**

Plusieurs personnes ont plaidé en faveur d'un développement de l'Est de Montréal, et ont formulé le souhait que le PUM 2050 s'y attarde. À ce titre, selon un participant, le PUM 2050 devrait avoir le même impact sur l'Est de Montréal que le Plan d'urbanisme de 1992 a eu sur le centre-ville et les quartiers centraux de Montréal.

- **Transformer les raffineries de l'Est de Montréal en champs de biogaz**

Une participante a proposé que les raffineries de l'Est de Montréal soient démantelées. Elle a proposé qu'elles laissent place à des champs de biogaz qui contribueraient à la résilience énergétique de l'île de Montréal et fourniraient une source d'énergie à proximité des lieux de consommation. Cette approche permettrait de réduire les besoins en infrastructures.

5. Culture et patrimoine

La présente section regroupe l'ensemble des idées qui touchent au patrimoine, aux paysages, aux équipements culturels, aux événements (sportifs, culturels et artistiques), aux lieux de rassemblement (de culte, de création, etc.) et au tourisme.

5.1. Atelier 1 — Leçons du passé

- **Célébrer le Quartier des spectacles comme un apport important à la vie culturelle de Montréal**

Le Quartier des spectacles a été mentionné par de nombreux participant(e)s comme un élément majeur pour la Ville et le centre-ville de Montréal. Il aurait marqué l'expérience montréalaise et consolidé le positionnement de la ville comme métropole culturelle unique. En ce sens, il a été précisé que le Quartier des spectacles est venu enrichir l'ADN de Montréal.

- **Poursuivre la dispersion de l'art public sur le territoire montréalais pour enrichir l'expérience urbaine et soutenir la créativité**

Une participante a précisé que l'art public joue un rôle essentiel dans la qualité de l'expérience piétonne à Montréal, et du même coup contribue à son rayonnement. L'art public donnerait un sens à l'espace public. Le fait que l'art public se retrouve partout sur le territoire, dans tous les quartiers, a également été salué. Cette dispersion contribuerait à la richesse culturelle et patrimoniale à l'échelle locale.

- **Planifier en amont et en concertation le devenir des grands ensembles institutionnels en reconversion**

Certain(e)s ont critiqué l'absence de concertation et de vision pour la reconversion des grands ensembles patrimoniaux comme le Royal Victoria.

- **Corriger le déficit d'entretien des bâtiments patrimoniaux**

Plusieurs participant(e)s ont exigé que la Ville corrige le déficit d'entretien que connaît le patrimoine bâti depuis des années. Les pouvoirs de la Ville en la matière seraient insuffisants et ne pourraient empêcher la dégradation et la disparition de plusieurs bâtiments patrimoniaux d'importance. Il est proposé que la Ville adopte des mesures coercitives pour forcer les propriétaires à entretenir leur bâtiment.

- **Enrichir les connaissances en matière de patrimoine des membres des Comités consultatifs d'urbanisme (CCU)**

Des personnes ont constaté un manque de formation et d'expertise en matière de patrimoine au sein des membres des Comités consultatifs d'urbanisme (CCU) qui nuirait à la qualité des projets de construction et de reconversion.

5.2. Atelier 2 — Grandes tendances

- **La reconversion des bâtiments patrimoniaux institutionnels**

Un grand nombre de bâtiments patrimoniaux institutionnels de Montréal devraient faire l'objet d'une planification concertée de leur reconversion, impliquant, entre autres la Ville, le ministère de la Culture, les propriétaires et les occupants. Une telle planification préviendrait la détérioration des bâtiments public et religieux, nombreux dans la « *ville des 100 clochers* », en favorisant leur entretien et leur occupation.

5.3. Atelier 3 — Visions d'avenir

- **Prioriser la conservation des bâtiments et ensembles existants avant de considérer de nouvelles constructions**

Une participante a recommandé à la Ville de donner « *préséance au déjà-là* ». Si un bâtiment ancien et de valeur patrimoniale est disponible, sa réutilisation devrait être priorisée avant de considérer la construction d'un nouveau projet. Cela présenterait l'avantage de maintenir l'occupation des bâtiments patrimoniaux, et également de réduire éventuellement les coûts de construction, au fur et à mesure que les procédés écologiques de rénovation des bâtiments seront améliorés.

- **Privilégier des usages collectifs, sociaux ou communautaires dans les projets de reconversion**

Les bâtiments patrimoniaux disponibles ou disposant de locaux vacants devraient être prioritairement utilisés à des fins collectives, sociales ou communautaires, de façon à valoriser le caractère de bien public du patrimoine.

- **Offrir une flexibilité réglementaire permettant de tester de nouvelles vocations dans les projets de reconversion**

La réglementation municipale, particulièrement celle d'urbanisme constituerait un obstacle aux projets de reconversion de bâtiments patrimoniaux. Certaines dispositions réglementaires empêcheraient de tester de nouvelles formes d'activités et d'occupations, dont des projets d'urbanisme transitoire qui pourraient permettre de « *réduire les nuisances liées à la vacance* » et de contribuer à « *revitaliser ces lieux* ». Elles priveraient également la communauté d'un accès direct au patrimoine et nuiraient à la réinterprétation de celui-ci.

- **Imposer une taxe dédiée au patrimoine sur tout projet de développement immobilier**

S'inspirant des mécanismes utilisés pour créer et entretenir les parcs et pour assurer la construction de logements sociaux ou abordables, une participante a proposé de prélever une taxe sur tout nouveau projet de développement immobilier pour soutenir la protection, l'entretien et la valorisation du patrimoine.

- **Utiliser les grands ensembles patrimoniaux sans vocation permanente pour faire face à l'imprévu**

Alors que plusieurs plaidaient en faveur d'efforts de planification pour la reconversion des grands ensembles patrimoniaux, une personne a proposé de laisser ces grands espaces sans vocation fixe. Selon elle, l'exemple du Royal Victoria qui a pu servir à l'accueil de personnes réfugiées, et plus récemment à accueillir des points de vaccination pour la pandémie de COVID 19, a démontré la pertinence d'avoir en réserve des espaces intérieurs libres de grandes superficies qui puissent s'adapter aux besoins changeants de la communauté.

- **Créer dès à présent le « *patrimoine du futur* », élément essentiel d'une expérience piétonne agréable et mémorable**

Une personne a noté que la qualité architecturale des nouveaux projets de développement déterminera ce qui constituera le « *patrimoine du futur* ». Selon elle, ce « *patrimoine du futur* » devrait se construire dès aujourd'hui en établissant des critères exigeants de qualité, d'innovation et d'originalité architecturales à respecter.

- **Protéger et valoriser le patrimoine dans une optique de positionnement international de Montréal**

Un participant a rappelé que Montréal faisait figure de « *vieille ville* » en Amérique du Nord, car elle présenterait l'un des patrimoines les plus riches et les plus anciens. La conservation et la mise en valeur du patrimoine devraient donc, selon lui, s'inscrire comme un élément majeur de toute stratégie de positionnement de Montréal à l'échelle internationale, notamment au niveau touristique. Une participante a également recommandé de mettre en place une « *signalétique culturelle pour encore mieux valoriser les attraits des quartiers, pour les résidents et les visiteurs* ».

- **Renforcer et nourrir la densité culturelle du centre-ville**

Le centre-ville de Montréal avec ses événements festifs et ses institutions culturelles présenterait une forte densité culturelle et une offre unique en Amérique du Nord, qui bénéficierait tant aux Montréalaises et Montréalais qu'aux touristes. Une participante a rappelé que cette densité devrait être renforcée, car elle participerait à l'attractivité internationale de Montréal.

- **Inclure les citoyennes et citoyens dans la le choix et la conception d'œuvres d'art public**

Il a été demandé d'inclure davantage les citoyennes et citoyens dans le choix des œuvres d'art public. À titre d'exemple inspirant, un participant a mentionné *Embellir Paris*, une initiative publique visant à stimuler la création de projets par la communauté et à convier la population à les choisir. Il a également été suggéré de créer davantage d'œuvres interactives, qui pourraient, entre autres, renseigner sur la qualité de l'air ou d'autres paramètres écologiques pour influencer les choix et modes de vie des Montréalaises et Montréalais.

- **Offrir une expérience virtuelle de la ville**

Une participante a proposé que la Ville développe une expérience virtuelle de Montréal, qui pourrait se traduire par une « *visite en réalité augmentée des lieux touristiques ou une présentation des services en hologrammes...le tout suivant les bonnes pratiques de protection du citoyen numérique* ».

6. Archipel Montréalais

Cette section regroupe les idées qui traitent de la nature en ville : le mont Royal, les grands parcs, les berges, les milieux naturels, les aires protégées et les activités récréotouristiques.

6.1. Atelier 1 — Leçons du passé

- **Ramener la présence de l'eau dans le quotidien des Montréalaises et Montréalais**

Un participant a mentionné que pour bien des Montréalaises et Montréalais, le fait que Montréal soit une île, « *est une abstraction, dont ils n'ont conscience qu'en se promenant de temps à autre sur le pont Jacques-Cartier* ». Il a, par conséquent, recommandé de ramener la présence de l'eau dans notre vie quotidienne pour ainsi révéler notre insularité. Cette idée pourrait se réaliser, selon une autre participante, dans le fait de déterrer plusieurs des rivières qui ont été enfouies au fur et à mesure de l'urbanisation de la ville. Au même titre, les initiatives d'accès améliorés aux berges ont été saluées par plusieurs participant(e)s. Parmi les exemples réussis cités lors des discussions, figure la plage de Verdun. Aussi, les parcs riverains situés dans les arrondissements de Verdun et Lasalle ont été plusieurs fois mentionnés comme des espaces publics de qualité.

- **Continuer à affirmer la reconnaissance du mont Royal et son importance pour les Montréalaises et Montréalais**

La déclaration du mont Royal comme site patrimonial y aurait favorisé des investissements et aurait eu un impact positif sur la fluidité et l'interconnectivité entre la Montagne et la ville. Selon une personne, « *la grande histoire d'amour entre les Montréalaises et Montréalais et la Montagne devrait se traduire par une valorisation internationale* ». Elle a donc recommandé que le mont Royal soit reconnu à titre de site du patrimoine mondial de l'UNESCO, pour « *renforcer les mesures de protection et de mise en valeur de la montagne* ». Une participante a rappelé également « *l'importance d'identifier un service responsable pour assurer le suivi à court, moyen et long terme* ».

- **Poursuivre sur la lancée de la promenade Fleuve-Montagne et compléter le Réseau des promenades urbaines**

La promenade Fleuve-Montagne, entre le mont Royal et le canal de Lachine, est apparue comme une réussite pour plusieurs participant(e)s, car elle contribuerait à renforcer le lien entre le centre-ville et des espaces ouverts et emblématiques de Montréal. Pour une personne, l'initiative du réseau de promenades urbaines, planifiée par la Ville, aurait dû être déployée selon l'envergure initialement prévue, la promenade Fleuve-Montagne n'en étant qu'une portion minimale. Néanmoins, s'il était entièrement réalisé, ce réseau permettrait aux citoyennes et citoyens d'être des « *touristes dans leur propre ville, grâce au transport actif* ».

6.2. Atelier 2 — Grandes tendances

- **L'augmentation de la fréquence des épisodes climatiques**

Une participante a mentionné l'importance de considérer la survenue de plus en plus fréquente d'épisodes extrêmes (« *bombes météorologiques* »), qui pourraient affecter de façon importante la qualité de vie de l'ensemble de la population et, plus particulièrement des personnes âgées.

- **La menace des terres agricoles et cultivables restantes**

Une participante a mentionné que les rares terres agricoles restantes de Montréal étaient menacées par le développement immobilier. De son avis, le PUM 2050 devrait contribuer à la protection de ces terres et constituer « *un levier politique* » qui assurerait le maintien des activités agricoles dans l'Ouest de l'île grâce au Grand parc de l'Ouest.

- **L'utilisation déséquilibrée des espaces publics de plein air et des grands parcs**

Il a été observé durant la pandémie que certains espaces publics en plein air et parcs-nature de Montréal pouvaient être très fréquentés, voire surutilisés, tandis que d'autres espaces publics extérieurs de qualité étaient au contraire sous-utilisés. Selon certain(e)s, ce constat nécessiterait une intervention de la Ville pour ajuster la fréquentation et la capacité d'accueil de chaque milieu.

6.3. Atelier 3 — Visions d'avenir

- **Mettre en réseau les milieux naturels montréalais**

La planification des milieux naturels devrait se faire dans une perspective panmontréalaise, soit à l'échelle de l'île de Montréal. Ainsi, il serait possible de penser l'interconnectivité des différents milieux naturels et de contribuer à la protection et au développement de la faune et de la flore en créant des corridors de biodiversité.

- **Connecter les parcs montréalais par un réseau de corridors verts**

Plusieurs participant(e)s ont proposé de compléter un réseau de corridors verts liant les grands parcs du territoire. Ces liens devraient être continus et ombragés, inclure des ruelles, et prévoir des stations de repos et de rafraîchissement. Pour la conception de ce réseau, une participante a recommandé de s'inspirer de l'architecture et de l'aménagement public des pays du Sud et de leur expertise dans la protection de leur population contre les chaleurs extrêmes.

- **Réduire la pollution lumineuse nocturne et publicitaire**

Pour certain(e)s, un « *réensauvagement* » de la Ville devrait passer par une acceptation des cycles naturels jour/nuit, et donc par la réduction de la pollution lumineuse et des espaces publicitaires. Certain(e)s ont contesté la pertinence de maintenir toute la nuit l'éclairage d'espaces publicitaires, de ruelles et de commerces. La possibilité d'instaurer des mécanismes automatiques d'éclairage lorsqu'une personne est présente et d'implanter des lampadaires intelligents « *Dark Sky* » a également été évoquée.

- **Créer des micro-forêts urbaines pour faire face aux changements climatiques**

Pour faire face aux changements climatiques, il a été proposé de planter des micro-forêts partout sur le territoire montréalais en reproduisant le modèle de fonctionnement d'une forêt naturelle et primitive. Cette approche, développée par le botaniste Akira Miyawaki, vise à développer des écosystèmes forestiers complexes et résilients. Il a également été suggéré que la mise en place de ces micro-forêts se fasse en impliquant la population pour développer rapidement plusieurs niveaux ou « *étages* » de plantation.

- **Miser sur la végétation et les neiges usées pour réduire les îlots de chaleur**

Face à la hausse à prévoir des événements de chaleur extrême, le verdissement apparaît comme essentiel pour des participant(e)s. Certain(e)s sont d'avis que l'utilisation des neiges usées devrait également être considérée pour réduire les îlots de chaleur. Les neiges usées pourraient être utilisées pour constituer des réseaux de fraîcheur ou pour la climatisation. Elles pourraient servir également de barrière de vent ou être valorisées dans différents types d'aménagement urbain.

- **Mettre du matériel de plein air à la disposition des Montréalaises et Montréalais**

Afin de démocratiser le plein air et favoriser l'appropriation des grands parcs par l'ensemble de la population, il a été proposé d'élargir la mutualisation ou le prêt de matériel, tel que des canots, des skis de fond, ou tout autre matériel coûteux et/ou volumineux, qui représenterait une barrière à la pratique de ces activités.

- **Boucler le parcours riverain pour le 400^e anniversaire de Montréal**

De nombreux participants et participantes ont demandé que la Ville profite de son 400^e anniversaire en 2042 pour viser l'achèvement d'un parcours riverain complet autour de l'île.

- **Célébrer et repenser notre rapport à la nature**

Dans un contexte de changements climatiques, des participant(e)s ont invité la Ville à réfléchir sur notre rapport à la nature. Certain(e)s ont milité en faveur d'une « *réensauvagement* » de la ville et des quartiers, quitte à délaissé certaines machineries et pratiques coûteuses et polluantes. Un participant a également précisé qu'un « *réensauvagement* » impliquerait d'accepter et d'observer des phénomènes naturels en ville, sans vouloir les contrôler à tout prix.

7. Infrastructures de transport

Cette section résume les idées en lien avec les réseaux de transport collectif et actif, l'intermodalité, le transport adapté, le réseau de transport routier, le transport des marchandises et la gestion de l'offre et de la demande.

7.1. Atelier 1 — Leçons du passé

- **Ajouter des voies réservées pour concrétiser rapidement et efficacement le virage vers la mobilité durable**

Plusieurs personnes ont mentionné être satisfaites par la mise en place rapide et efficace des voies réservées ces dernières années et ont formulé le souhait que de telles démarches soient poursuivies.

- **Poursuivre la réduction des barrières physiques à la mobilité active**

Le réaménagement de l'échangeur du Parc / des Pins, la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et le recouvrement de l'autoroute Ville-Maire ont contribué, selon de nombreux participants et participantes, à « améliorer le visage de Montréal », et plus particulièrement à améliorer les liens en transport actif et l'expérience piétonne.

Néanmoins, certaines barrières continueraient de structurer fortement le territoire montréalais et nuiraient notamment aux déplacements en transport actif (voies ferrées du CN et du CP, autoroutes 40, Décarie et Ville-Marie et échangeur Turcot). Pour plusieurs, la réduction ou l'élimination de ces barrières serait essentielle pour désenclaver des quartiers, et ainsi contribuer à améliorer la mobilité à Montréal et l'essor du transport actif.

- **Étendre les mesures d'apaisement de la circulation routière au-delà des quartiers centraux**

Les initiatives menées par les arrondissements, notamment le Plateau-Mont-Royal, pour apaiser la circulation routière (saillies de trottoirs, réorganisation de la circulation, etc.) ont été saluées par plusieurs participant(e)s pour leur apport à la sécurité et à la convivialité des déplacements en transport actif. Selon ces personnes, de telles mesures devraient être généralisées au-delà des quartiers centraux et mieux nantis : « Pourquoi le résident d'un secteur défavorisé a-t-il plus de chance d'être accidenté en se déplaçant à pied ou en vélo ? ».

- **Diversifier les modes de déplacement alternatifs à travers tout le territoire**

L'implantation progressive de BIXI et de Communauto a été considérée à plusieurs reprises comme une avancée majeure à Montréal. Ces modes de transport alternatifs auraient permis à davantage de personnes de vivre sans automobile individuelle et de découvrir le vélo comme mode de déplacement utilitaire.

- **Étendre le Réseau express vélo (REV) au-delà du tracé déjà planifié**

De nombreux participant(e)s ont souligné le Réseau express vélo comme une réussite de la Ville. L'impact du REV sur la qualité de vie a été mis de l'avant. Il élargirait et démocratiserait la pratique du vélo et contribuerait à l'apaisement de la circulation. Pour ses partisans.es, le REV gagnerait à prendre davantage de terrain pour contrebalancer l'insuffisance du réseau cyclable protégé actuel : « 75 km de pistes cyclables protégées, ce n'est pas beaucoup ».

- **Prolonger la piste des Carrières et étendre son impact structurant**

La piste multifonctionnelle longeant la rue des Carrières et la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP), de la rue Fullum jusqu'à la rue Beaubien, a été soulignée par des participant(e)s comme une initiative inspirante. La piste constituerait un aménagement structurant facilitant grandement les déplacements à pied et à vélo entre différents secteurs de la ville. Selon ces personnes, la piste devrait être prolongée vers le parc Jarry à l'Est et vers le parc Maisonneuve à l'Ouest pour améliorer la connectivité entre les quartiers.

- **Offrir un nouveau regard sur la ville grâce à la navette fluviale**

Une participante a mentionné apprécier la navette fluviale entre Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal. Selon elle, la navette offrirait un regard unique sur la ville, sur son insularité, et permettrait un déplacement agréable et sécuritaire.

- **Faire preuve de flexibilité et savoir s'adapter rapidement aux changements**

Le projet de mise en place de trottinettes en libre-service a été présenté à la fois comme un mauvais et un bon coup de la Ville. Le projet a notamment été critiqué à cause du taux élevé de délinquance des utilisatrices et des utilisateurs des trottinettes et de la place qu'elles occupaient dans l'espace public. En contrepartie, la réaction rapide et « agile » de la Ville a été saluée. Des participant(e)s ont apprécié qu'elle teste un nouveau projet, qu'elle réalise rapidement un bilan et qu'elle ajuste ses décisions et actions en conséquence.

- **Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité universelle du métro**

Plusieurs personnes ont demandé que la rénovation de stations de métro en vue de les rendre universellement accessibles soit généralisée à l'ensemble du réseau.

- **Repenser les pôles de mobilité sous l'angle des technologies numériques**

Un participant a critiqué la conception des pôles de mobilité de la Ville. De son avis, les pôles de mobilité auraient dû être pensés comme des zones d'accès à des technologies numériques, où les usagères et usagers auraient pu être informés en temps réel des différentes options de modes de transport et de trajets qui s'offraient à eux.

- **Éviter de reproduire les erreurs commises dans le cadre du Plan de transport de 2008**

Plusieurs participant(e)s ont noté que des erreurs avaient été commises dans le cadre du Plan de transport de la Ville de Montréal adopté en 2008 et ont demandé de ne pas les reproduire avec le PUM 2050. Ce plan manquerait d'objectifs ciblés, notamment en matière de réduction des déplacements automobiles, le financement des projets majeurs n'aurait pas été bien réfléchi et les mesures dissuasives qu'il comporte seraient insuffisantes. Certain(e)s auraient également apprécié que la Ville mesure les résultats des projets de transport réalisés ces dernières années.

- **Améliorer la planification du transport scolaire**

La planification du transport scolaire à Montréal serait déficiente et mériterait qu'on s'y attarde.

7.2. Atelier 2 — Grandes tendances

- **La lutte et l'adaptation aux changements climatiques**

L'importance et la pertinence de la lutte aux changements climatiques n'ont jamais été remises en question dans les discussions, mais semblaient plutôt s'imposer comme des évidences à toutes et tous. Cette tendance s'est déclinée plus ou moins implicitement dans de nombreuses idées et recommandations des participant(e)s.

- **L'électrification des véhicules et ses limites en matière de réduction de la congestion et de l'étalement urbain**

Quelques personnes ont avancé que le remplacement des véhicules individuels à essence par des véhicules électriques n'aurait que trop peu d'impact dans la lutte aux changements climatiques et sur la fluidité de la circulation routière. En effet, cela n'empêcherait pas les problèmes de congestion, ni l'étalement urbain, ni même l'éloignement croissant des lieux d'emploi et des lieux de résidence.

- **La généralisation du télétravail et la méconnaissance de ses effets à moyen et long terme**

De nombreuses discussions en sous-groupe ont abordé la question du télétravail et de son effet sur les comportements de déplacement quotidiens des travailleuses et travailleurs. Des questionnements ont émergé, dont : la possibilité que le télétravail réduise le nombre de déplacements entre les lieux d'emploi et les lieux de résidence, notamment dans les couronnes et l'effet à moyen et long terme du télétravail sur l'éloignement du centre-ville et des lieux d'emploi des lieux de résidence des travailleuses et travailleurs. Selon certain(e)s, la généralisation du télétravail pourrait également contribuer à augmenter la fréquentation des réseaux piétonniers et cyclables. Les télétravailleuses et télétravailleurs pourraient être plus tentés d'utiliser plus souvent ces réseaux de proximité pour des motifs utilitaires (services et achats) ou récréatifs (faire des pauses, rencontrer des proches, faire de l'exercice).

- **La prise en compte dans la planification de la Ville des interventions d'autres instances gouvernementales**

L'exemple du Réseau express métropolitain (REM) et les pouvoirs accordés à la Caisse de dépôt et placement du Québec par le Gouvernement sont une tendance forte dans l'aménagement du territoire, selon plusieurs. Les pouvoirs limités de la Ville de Montréal dans le cadre de ce type d'interventions devraient être pris en compte dans la planification de la Ville. Pour certain(e)s, le PUM 2050 devrait donc se concentrer sur les champs d'interventions qui lui sont propres.

- **La planification de développements inclusifs et optimaux aux abords de nouvelles infrastructures de transport collectif**

Des participant(e)s ont précisé que l'attractivité immobilière des secteurs situés aux abords de nouvelles infrastructures de transport collectif est un phénomène à considérer avec prudence. La forte pression pour un développement immobilier rapide pourrait prendre la Ville de court dans ses efforts de planification, et conduire à la création de secteurs monofonctionnels dépourvus de toute mixité sociale ou générationnelle. Plusieurs ont aussi exprimé leur crainte face à la spéculation immobilière. L'accessibilité soudaine de territoires actuellement excentrés fait craindre une hausse des prix de l'immobilier et une pression à la hausse sur les prix des loyers, ce qui pourrait contraindre les communautés d'origine à devoir se trouver de nouveaux lieux de résidence plus éloignés et à subir des déplacements quotidiens plus longs et plus complexes, en plus d'une baisse de leur qualité de vie.

- **L'évaluation en amont de la pertinence de toute nouvelle infrastructure de transport à la lumière des nouveaux comportements de déplacement**

La pandémie a changé nos comportements de déplacements quotidiens et nos façons de travailler. Elle pourrait aussi avoir influencé nos choix de lieux de résidence dans les prochaines années. Des participant(e)s ont demandé à la Ville d'évaluer en amont la pertinence de toute nouvelle infrastructure de transport à la lumière de ces changements.

- **La réduction des nuisances pour les riverain(e)s associées aux chantiers de longue durée**

En plus de s'assurer de mener les grands chantiers le plus rapidement et le plus efficacement possible, un participant a recommandé à la Ville d'élargir sa gamme de mesures d'atténuation des nuisances. Il a, entre autres, suggéré de s'inspirer d'autres grands chantiers, tel celui du projet « *Grand Paris Express* ». Ce projet veillerait à impliquer la population dans l'habillage des chantiers, la forme future des aménagements et maintiendrait une communication étroite avec elle.

- **Le recours aux données factuelles pour évaluer la réussite d'un projet d'aménagement de façon à dépasser les critiques fondées sur des récits personnels ou anecdotiques**

Parmi les tendances critiquées par plusieurs personnes lors des ateliers : le recours trop systématique à l'anecdote pour évaluer le niveau de réussite d'aménagements. À ce titre, un participant a mentionné l'exemple des Voies actives sécuritaires (VAS) qui aurait fait l'objet d'une couverture médiatique négative relayant en grande majorité des propos d'un nombre restreint de commerçants.es. Selon lui, de telles pratiques pourraient amener la population, l'administration et les élus.es à craindre d'introduire de trop grands changements dans l'aménagement de la ville, particulièrement ceux visant à réduire la place de l'automobile dans l'espace public. Par conséquent, il a été suggéré à la Ville de recueillir des données sur les nouveaux aménagements, d'en réaliser des évaluations puis de procéder à une diffusion massive des résultats.

- **Le réaménagement des grands axes de transport comme une opportunité à saisir**

Le réaménagement de grands axes de transport routier, tels que l'autoroute 40, le boulevard Décarie, l'échangeur Turcot et le boulevard Ville-Marie, pourrait, selon plusieurs participant(e)s, influencer grandement le développement de Montréal. La façon dont ils sont entretenus, voire réaménagés, pourrait changer le visage du territoire. Ils pourraient devenir des axes de revitalisation ou encore continuer à limiter la connectivité interquartier.

7.3. Atelier 3 — Visions d'avenir

- Planifier et organiser la mobilité à l'échelle métropolitaine

Plusieurs participant(e)s ont rappelé l'importance de planifier et d'organiser la mobilité à l'échelle de la région métropolitaine. Ils ont convergé vers le même constat : Montréal ne pourra réduire la place de l'automobile dans l'espace public que si des alternatives compétitives en transport durable sont accessibles aux Montréalaises et Montréalais et aux résidentes et résidents des villes périphériques. Ces derniers devraient pouvoir être en mesure de se rendre en transport collectif au travail et d'accéder aux espaces et équipements d'importance comme le centre-ville, les services de santé, les universités et les lieux culturels. Une participante a aussi mentionné que d'ici 2050, aucune nouvelle autoroute ne devrait être construite.

- Traduire les objectifs du Plan climat 2020-2030 dans le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Un participant a précisé qu'il est primordial que le PUM 2050 s'inscrive dans la foulée du Plan climat et qu'il en traduise les objectifs dans la planification des écoquartiers et de projets de mobilité durable.

- Prioriser la mobilité douce au bénéfice de l'environnement et de la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais

Tant dans la réflexion sur les espaces publics que celle visant les réseaux de transport actif, le concept de mobilité douce a semblé englober pour plusieurs participant(e)s les changements requis en matière d'organisation des transports sur le territoire montréalais. Selon eux, la mobilité douce se traduirait par une prédominance du transport actif dans l'espace public et par des ajustements dans les aménagements urbains : prévoir des espaces de stationnement pour les poussettes, faciliter les déplacements à pied et à vélo de parents de jeunes enfants et réserver des espaces pour les vélos cargos et d'autres véhicules de taille intermédiaire, qui sont des substituts accessibles à l'automobile.

- Faire des piétonnes et piétons les principaux usagers de la rue

De nombreux participants et participantes ont mentionné l'importance d'assurer une meilleure sécurité des déplacements à pied, notamment pour les personnes âgées, qui représenteraient actuellement la majorité des piétonnes et piétons tués sur la route. Une participante a plaidé en faveur de l'application systématique du principe « *vision zéro* » pour que Montréal parvienne à ne déplorer aucun mort ni aucun blessé grave dus à la circulation routière. Une autre participante a formulé le souhait qu'en « *en 2050, les poids lourds de plus de 3.5 tonnes soient interdits en ville, car ils sont bruyants, polluants et ont d'énormes angles morts qui les rendent excessivement dangereux et responsables de nombreuses blessures et décès de piétons et cyclistes* ». Enfin, il a été proposé de généraliser la création de liens de transport actif souterrains et aériens comme le « *Skywalk System* » de Calgary.

- Rendre le réseau cyclable praticable à l'année et accessible à tous les types d'usagers et usagers

Plusieurs groupes ont plaidé en faveur d'une bonification du réseau de pistes cyclables protégées sur l'ensemble du territoire montréalais. Des aménagements de qualité, protégeant adéquatement tout type de cycliste et un entretien continu et en toute saison permettrait de démocratiser la pratique du vélo et de « *démystifier le vélo d'hiver* ».

- Créer un réseau de transport collectif dense au centre et en périphérie

Tant dans une optique de réduction des gaz à effet de serre que d'amélioration de l'équité territoriale, plusieurs participant(e)s ont demandé la mise en place d'un réseau de transport collectif dense et structurant qui s'étendrait au-delà des quartiers centraux, vers les extrémités de l'île. Ce réseau pourrait intégrer un ou différents modes de déplacement : métro, tramway, train léger, service rapide par bus. Un participant a suggéré que certains axes puissent être planifiés de façon évolutive, intégrant, par exemple, un service rapide par bus durant une certaine période, pour ensuite laisser place au tramway ou au train léger. Certain(e)s ont souligné l'importance d'implanter ce réseau dans les secteurs plus excentrés, pour en faire des quartiers plus désirables et proposer une réelle alternative à l'usage de l'automobile. Un participant a rappelé l'importance de planifier un grand nombre de stations au même moment pour limiter la spéculation foncière dans les secteurs concernés. Pour une participante, la mise en place d'un tel réseau répondrait davantage aux besoins de l'ensemble des Montréalaises et Montréalais que l'application seule du concept

de la « *ville des 15 minutes* ». Les différents secteurs de la ville devraient, selon elle, être davantage connectés les uns aux autres pour ainsi être traversés plus facilement.

- **Faciliter l'intermodalité et les choix de mobilité**

Il a été proposé que chaque personne puisse disposer d'un « *compte citoyen de mobilité* » lui permettant d'accéder à différents modes de transport, dont la propriété et/ou l'utilisation serait partagée ou mutualisée (transport collectif, automobiles, vélos, etc.).

- **Utiliser des mesures coercitives pour réduire la place de l'automobile individuelle**

Plusieurs participant(e)s ont mentionné l'importance de mettre en place des mesures coercitives et dissuasives pour réduire la possession et l'usage de l'automobile individuelle à Montréal. Une participante a proposé de voter un règlement municipal, applicable à l'ensemble de la ville, qui favoriserait une réduction de la portion de la voie publique réservée à l'automobile dans le cadre de projets de réaménagement de la rue ou de remplacement d'infrastructures souterraines. Cet encadrement réglementaire permettrait, selon elle, de limiter l'émotivité et le syndrome « *pas dans ma cour* », tout en favorisant un rééquilibrage du partage de la voie publique en faveur des piétonnes, piétons et cyclistes.

- **Réduire l'auto-solo grâce à des flottes de véhicules partagés**

Les flottes de véhicules partagés sont apparues comme un ingrédient essentiel pour réduire la place de l'automobile dans l'espace public, car elles maintiendraient la capacité de déplacement des ménages et des familles. Selon les adeptes de cette idée, ces flottes pourraient être composées d'automobiles et de véhicules intermédiaires entre la voiture et le vélo, comme les vélos cargos. De tels véhicules intermédiaires seraient, selon un participant, une alternative viable et pratique à l'automobile individuelle, notamment en hiver. Pour un autre participant, Montréal, en tant que Ville et en tant qu'écosystème entrepreneurial, devrait entreprendre un projet de recherche et développement pour créer un modèle de véhicule intermédiaire adapté à l'hiver québécois de même qu'à la densité et à la forme urbaine nord-américaines (qui favorisent l'utilisation de l'automobile). Pour plusieurs participant(e)s, la disparition de l'auto-solo en 2050 apparaît comme un objectif à la fois souhaitable et atteignable si une série de mesures sont mises en œuvre, dont :

- L'implantation d'un réseau de transport collectif dense et rapide;
- le retrait des barrières physiques;
- et la mutualisation de flottes de véhicules partagés.

- **Circonscrire le rôle des automobiles autonomes à du navettage public pour les personnes âgées et à mobilité réduite**

Un groupe s'est accordé sur le rôle souhaitable des véhicules autonomes. Pour lui, leur fonction devrait se limiter à celle de navettes destinées aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées. L'utilisation des voitures autonomes devrait aussi être pensée dans le cadre de nouveaux services publics.

- **Finaliser le débat sur le stationnement automobile au centre-ville**

Un participant a demandé que le débat entamé sur le stationnement automobile au centre-ville soit finalisé. À ce titre, une autre personne a recommandé d'optimiser l'utilisation des espaces de stationnement hors rue, estimés à près de 50 000. Pour elle, aucun nouvel espace de stationnement hors rue ne devrait être construit tant que cette optimisation des espaces disponibles n'aura pas été renforcée.

8. Mise en œuvre du Plan d'urbanisme et de mobilité

Bien des réflexions et des idées émises lors des ateliers concernaient la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050), ainsi que l'ensemble des processus menant à son élaboration. Une leçon est ressortie clairement du premier atelier : pour certain(e)s, si les plans actuels (Plan d'urbanisme ou Plan de transport) n'ont pas permis à la Ville d'atteindre tous les objectifs qu'elle s'était fixée ou n'ont pas suffisamment contribué au bon développement de la ville, ce serait principalement dû aux difficultés associées à leur mise en œuvre.

8.1. Atelier 1 — Leçons du passé

- **S'inspirer de la démarche d'élaboration du Plan d'urbanisme de 1992 pour rassembler et mobiliser les Montréalaises et Montréalais**

Plusieurs participant(e)s ont souligné la qualité du processus ayant mené à l'adoption du Plan d'urbanisme de 1992, et le fait que la démarche avait suscité la participation d'une part importante de la communauté montréalaise. De leur avis, de telles façons de faire auraient contribué à créer un Plan reflétant de façon fidèle et originale l'identité et les aspirations des Montréalaises et Montréalais. Pour un participant, subordonner les objectifs principaux du PUM 2050 à ceux du Plan climat pourrait compliquer l'élaboration d'un Plan unique et différent de ceux d'autres métropoles qui se sont fixées le même type d'objectifs chiffrés, contraignants et sans apport local. Dans la même veine, une participante a également formulé le souhait que le Projet de ville « *reflète la couleur et les spécificités de Montréal* » et qu'il ne devienne pas « *un document générique qui pourrait être appliqué à n'importe quelle ville* ».

- **Éviter de reproduire les erreurs réalisées dans le cadre du Programme particulier d'urbanisme de Griffintown**

Plusieurs participant(e)s ont identifié le PPU de Griffintown comme une planification d'ensemble « *ratée* ». Selon eux, ce PPU n'aurait pas su bien encadrer le développement immobilier résidentiel dans le secteur, n'aurait pas tenu compte de la diversité des besoins en matière de logements et aurait omis de planifier des services et des équipements collectifs en quantité et qualité suffisante. Cependant, un participant a mentionné que ce document avait été révisé et bonifié et constituait désormais un exemple d'outils de planification complet, qui reflétait la vision de la Ville et qui permettait de bien encadrer le futur développement du secteur.

- **Mieux coordonner les programmes particuliers d'urbanisme visant des territoires voisins**

Pour certain(e)s, les Programmes particuliers d'urbanisme voisins du centre-ville devraient être mieux arrimés les uns aux autres, notamment ceux de Griffintown et des Faubourgs.

8.2. Atelier 2 — Grandes tendances

- **La planification et la mise en œuvre en période d'incertitude**

Les bouleversements associés à la pandémie de COVID-19 ont davantage marqué les discussions concernant le processus de planification que le contenu ou les propositions du PUM 2050. D'après eux, le caractère à la fois transformatif et subit de la pandémie devrait inviter la Ville à la prudence face à l'ambition de planifier trop précisément ou trop en amont dans un monde incertain.

- **La mobilisation et l'engagement des organisations montréalaises**

Parmi les forces identifiées comme influençant le développement de Montréal, un participant a cité la société civile montréalaise. Il a expliqué que la société civile constituait un écosystème fort qui pourrait participer à la mise en œuvre du PUM 2050, mais qui pourrait également représenter un frein à sa réalisation, si la Ville ne réussissait pas à la mobiliser autour d'un Plan qui lui correspond.

8.3. Atelier 3 — Visions d'avenir

- **Établir des critères de suivi et d'évaluation clairs et évocateurs du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 pour faciliter la communication des résultats aux Montréalaises et Montréalais**

Afin d'augmenter l'adhésion de la population aux différentes mesures du PUM 2050 et permettre un engagement, un suivi et un apport des citoyennes et citoyens dans la prise de décision, il est proposé d'établir des critères de suivi et d'évaluation clairs et évocateurs. Il est aussi proposé de diffuser régulièrement des rapports de suivi et d'évaluation, notamment « *pour développer une vision commune entre les organisations et organismes* ». Une participante a rappelé que le « *processus de suivi-évaluation est aussi important que le processus de mise en œuvre lui-même* ». Une autre participante a mentionné l'importance de définir des indicateurs pour « *suivre l'évolution du PUM et favoriser son adaptabilité* ».

- **Élaborer le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de façon itérative et tester des idées à l'aide de projets-pilotes**

Cette proposition faisait écho aux nombreuses mentions de l'urbanisme transitoire et éphémère. Au-delà de favoriser l'urbanisme transitoire, il a été proposé d'élaborer et de faire évoluer le PUM 2050 de façon itérative en testant différentes mesures et interventions et en les généralisant lorsqu'elles donnent des résultats jugés satisfaisants.

- **Cibler les « silos » à briser et prévoir la mise en place de mécanismes de collaboration entre la Ville et ses partenaires**

Au-delà du traditionnel souhait de « *briser les silos* », des participant(e)s ont recommandé à la Ville de cibler des responsables d'organisations montréalaises pouvant collaborer à chacune des échelles d'intervention visées par le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (métropole, quartier, bâtiment) : « *pour le succès du PUM, trouver une manière de rejoindre les partenaires institutionnels, surtout ceux qui relèvent de Québec: réseau scolaire, réseau des CPE, réseau des CLSC* ».

- **Prévoir les sources de financement pour chacune des mesures de mise en œuvre**

Un participant a recommandé à la Ville d'identifier les sources de financement public à long terme pour l'ensemble des mesures de mises en œuvre du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

- **Considérer la question du temps électoral court**

Une participante a mentionné la nécessité de considérer la question du temps électoral court dans l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 afin que son intégrité puisse survivre aux éventuels changements d'administration.

- **Mesurer le succès du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 en fonction de l'expérience piétonne et de la qualité du « flânage »**

Un participant a suggéré à la Ville de diversifier le type d'indicateurs de performance à utiliser (quantitatifs et qualitatifs). Il a également proposé de s'inspirer du Plan d'urbanisme de Berlin qui utilise comme indicateurs la qualité de l'expérience piétonne et la qualité du « *flânage* ».

- **Utiliser des mesures fiscales innovantes pour lutter contre les inégalités**

Selon l'avis de certain(e)s, le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 gagnerait à intégrer des mesures fiscales innovantes, notamment pour lutter contre les inégalités.

- **Favoriser l'urbanisme transitoire**

L'urbanisme transitoire est une approche qui a été mise de l'avant par plusieurs participant(e)s lors des ateliers. Il figurerait donc parmi les tendances à considérer dans la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

- **Nommer les raisons qui justifient les décisions prises en matière d'équité territoriale**

Un participant a proposé que le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 indique clairement les raisons et la logique qui expliquent les décisions prises en matière d'équité territoriale et les arbitrages effectués entre différents secteurs et quartiers : « *souvent, on va viser à mieux servir des secteurs plus défavorisés et inclure des mesures de rattrapage, mais ce n'est pas expliqué clairement que c'est fait pour des raisons d'équité* ».

9. Autres : principes, gouvernance et actions

Les discussions en sous-groupes ont couvert des sujets qui dépassaient la question du Projet de ville. Ces sujets sont regroupés en trois grandes catégories : les principes qui devraient prévaloir dans toute approche de planification, la gouvernance, et les actions à poser en urbanisme et mobilité.

9.1. Principes

- **Démocratiser la prise de décisions en urbanisme et en mobilité**

Des participant(e)s ont présenté la création de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), du Conseil du patrimoine, du Conseil jeunesse, du Bureau d'art public de même que l'amélioration du fonctionnement des séances du Conseil municipal comme des avancées démocratiques. Néanmoins, une participante a mentionné souhaiter que la Ville aille encore plus loin: « *Le budget participatif est un bon moyen de savoir ce que souhaitent les citoyens. Il pourrait prendre beaucoup plus d'ampleur et devenir un processus continu* ».

- **Adopter une vision systémique et inclusive des quartiers**

Pour certain(e)s, la planification urbanistique devrait se faire en adoptant une vision systémique des quartiers. La méthodologie d'analyse suggérée inclurait notamment de tenter de cerner l'ensemble des dynamiques économiques, sociales, culturelles et environnementales, en consultant directement les communautés concernées. La notion d'inclusion devrait être considérée dans les outils de planification pour assurer une pluralité d'opinions et de visions.

9.2. Gouvernance

- **Considérer et réduire les impacts des fusions et défusions municipales**

Pour un participant, les fusions et défusions municipales continueraient aujourd'hui d'influencer la prise de décisions en urbanisme. Il a donc suggéré de considérer cet élément dans la planification et la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et de mobilité.

- **Assurer une cohérence entre les différentes échelles de planification et les différentes politiques sectorielles**

Plusieurs fois durant les discussions, les participant(e)s ont rappelé l'importance d'assurer un arrimage entre les différentes échelles de planification, de même qu'entre les différentes politiques sectorielles adoptées par la Ville.

- **Mener des activités de participation dans l'intérêt collectif**

Selon un participant, les mécanismes de consultation en place donneraient un poids trop important aux oppositions ponctuelles (« *pas dans ma cour* »). Il est de l'avis que les consultations ne devraient pas pouvoir accorder un « *droit de veto* » à quelques propriétaires réfractaires dans le cas de projets visant le bien-être de la collectivité.

- **Faire appel au soutien des organismes communautaires pour entendre et inclure des groupes peu présents dans les espaces de participation traditionnels de la Ville**

Une participante a rappelé que les mécanismes de consultation publique peinaient à joindre les groupes socioéconomiques marginalisés. Pour les inclure davantage dans la prise de décisions, elle a recommandé à la Ville de s'appuyer sur les groupes communautaires locaux et de les soutenir en retour afin qu'ils puissent assurer une présence sur l'ensemble du territoire.

- **Mieux concevoir et coordonner les activités de participation menées par la Ville pour éviter leur multiplication**

Un participant a dénoncé la multiplication des activités de participation tenues par la Ville et ses partenaires, car elle nuirait à l'implication citoyenne. Certaines personnes ont également noté que malgré cette multiplication, la Ville n'aurait pas amélioré ses pratiques en matière de suivi et de prise en compte des résultats des activités de participation dans ses travaux.

9.3. Information

- **Améliorer l'accessibilité de la documentation en urbanisme et en mobilité**

Une participante a expliqué que si la documentation en urbanisme était davantage accessible, cela pourrait favoriser l'implication des citoyennes et citoyens. Pour y arriver, elle a, entre autres, suggéré de clarifier et de simplifier certains termes et concepts utilisés et d'utiliser des formats pouvant être consultés par des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles.

- **Confier à une organisation le traitement et l'accessibilité des données en urbanisme et en mobilité**

Des participant(e)s ont mis de l'avant l'importance de collecter et de rendre accessibles des données complètes, notamment quant à l'utilisation et la fréquentation des différents aménagements urbains et quant aux comportements de mobilité. Ces données permettraient de réaliser des suivis de performance et d'offrir un contrepoids aux polémiques « *anecdotiques* » entourant certaines interventions municipales, dans le cadre desquelles l'émotion et la polarisation pourraient l'emporter au détriment de l'évaluation factuelle du niveau de satisfaction.

10. Idées principales

À la fin de chaque atelier, il était proposé de formuler via le clavardage l'idée principale que chaque personne retenait comme la plus importante ou la plus originale. Ces idées ont été transcrites, classées et regroupées en fonction de leur correspondance avec les huit thématiques du rapport. Il est à noter que certaines idées auraient pu se retrouver sous plusieurs thématiques.

10.1. Habitat et forme urbaine

- Freiner l'étalement urbain
- Densifier les cœurs de quartier
- Créer des quartiers désirables à travers l'île
- Favoriser une ville accessible, propre et sécuritaire avec une vie de quartier
- S'assurer d'un usage optimal des espaces en misant sur la mixité
- Développer des milieux de vie inclusifs et intéressants pour la population
- Faire de Montréal une ville mixte, accessible et abordable
- Éviter l'embourgeoisement des quartiers
- Rééquilibrer les inégalités et les iniquités avec des outils réglementaires et des politiques (lutte à l'exclusion sociale)
- Faire plus de place aux projets de logements sociaux
- Assurer une prévisibilité et une stabilité en matière de planification de projets immobiliers, notamment en logement social
- Bonifier la proportion de logements sociaux
- Assurer la multifonctionnalité des terrains
- Améliorer l'accès aux propriétés de la Ville (immobilier) et favoriser leur utilisation
- Faciliter l'accessibilité à l'immobilier public, notamment les édifices de la Ville et ceux des autres grandes institutions
- Conserver des espaces (terrains, bâtiments) pour les utiliser ultérieurement (p. ex. en situation d'urgence)
- Favoriser les projets d'urbanisme transitoire pour les bâtiments vacants

10.2. Espaces publics

- Bonifier les espaces verts et publics
- Réduire les barrières physiques au milieu des quartiers (p. ex. chemins de fer)
- Faire plus de place à l'humain dans les aménagements, notamment en favorisant l'accessibilité universelle et l'aménagement de rues complètes
- Intégrer l'accessibilité universelle dans la conception de tout projet de développement
- Établir des normes de quartier favorables aux modes de vie physiquement actifs
- Réduire la pollution lumineuse

10.3. Services et équipements de proximité

- Faire des artères commerciales des lieux de centralité (fonctions sociales et culturelles fortes)
- Soutenir la revitalisation des artères commerciales et des bâtiments vacants ou sous-utilisés
- Mettre en place des réseaux partagés de chaleur et de fraîcheur
- Décentraliser les services à l'échelle locale et hyperlocale
- Soutenir les arrondissements les plus défavorisés
- Améliorer la qualité de vie des personnes âgées

10.4. Emplois, savoirs et services

- Faire de Montréal un moteur économique pour freiner l'étalement urbain
- Accroître l'attractivité de Montréal à l'échelle internationale à l'aide d'une offre culturelle et touristique forte

10.5. Culture et patrimoine

- Développer une stratégie à long terme pour l'art public

10.6. Infrastructures de transport

- Adopter une politique de stationnement pour réduire l'auto-solo
- Utiliser des outils pour réduire la place et le nombre de véhicules dans la ville
- Redistribuer l'espace libéré par la réduction de l'utilisation des véhicules pour soutenir des modes de transport durables
- Réduire le camionnage en ville
- Planifier le transport des marchandises
- Utiliser des moyens de transport plus conviviaux et à faible émission pour le transport des marchandises
- Prioriser les piéton(ne)s et les cyclistes
- Favoriser la mobilité active été comme hiver
- Faire de Montréal une ville de quartiers liés les uns aux autres par des réseaux de transport actif
- Bonifier les services en matière de mobilité durable
- Utiliser les liens souterrains et aériens pour le transport actif
- Favoriser les modes de transport actifs et la densification des points d'accès
- Concrétiser la Vision zéro
- Mettre en place un réseau intégré de mobilité (p. ex. parcs, moyens de transport, mutualisation des équipements, sécurité, etc.)
- Améliorer la planification du transport collectif dans les secteurs moins centraux

10.7. Mise en œuvre du PUM 2050

- Coordonner et intégrer l'urbanisme et la mobilité
- Faire du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050) un plan représentatif de Montréal
- Prévoir en amont la cohésion territoriale de Montréal
- Considérer les inégalités sociales dans la planification
- Articuler les échelles d'intervention (agglomération, villes, arrondissements) pour une meilleure cohésion territoriale
- Considérer la qualité de vie comme un indicateur de succès
- Pondérer les décisions à travers les quatre piliers du développement durable : culturel, social, environnemental et économique
- Prévoir des mécanismes de suivi et de reddition de compte transparents pour évaluer et réorienter des innovations à moyen et long termes
- Produire et publier des données en continu pour prendre de meilleures décisions
- Ajuster les projets à court et moyen termes afin qu'ils contribuent à réaliser les objectifs visés en 2050

10.8. Autres : principes, gouvernance et actions

- Prendre en compte l'impact des changements climatiques et la transition écologique
- Accroître l'importance de l'impact des changements climatiques dans la planification urbaine
- Expliciter dans la planification urbaine les mesures visant à lutter contre les changements climatiques à l'aide de normes et de guides
- Lutter contre les changements climatiques dans les projets de développement privés et publics
- Miser sur une tarification incitative et sur l'écofiscalité
- Réduire la fracture numérique
- Favoriser les bonnes pratiques de protection du citoyen numérique
- Utiliser la réalité virtuelle et augmentée dans la planification de la ville
- Soutenir la concertation entre les milieux et les acteurs
- Revoir la gouvernance de la Ville pour éviter des projets comme Royalmount
- Augmenter l'implication citoyenne
- Favoriser la concertation des citoyennes et citoyens
- Impliquer la société civile dans la planification des projets
- Trouver un juste milieu entre efficacité et acceptabilité

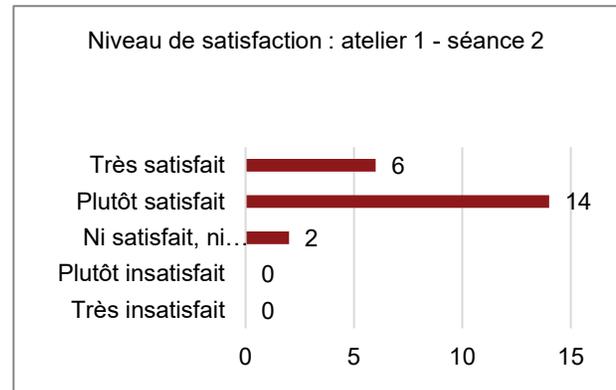
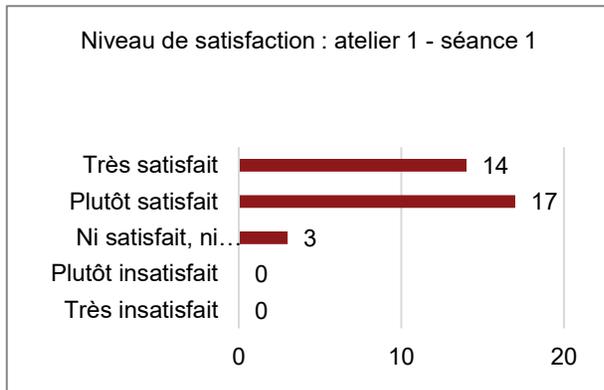


11. Évaluation des activités

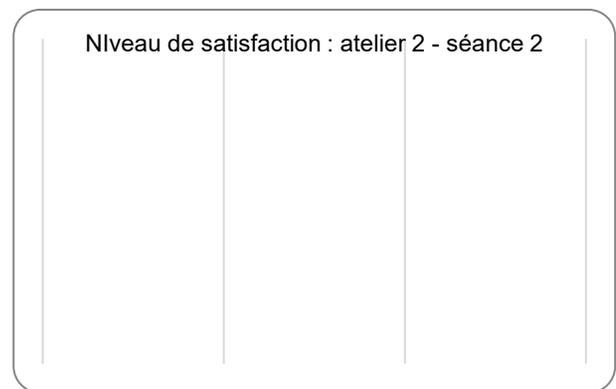
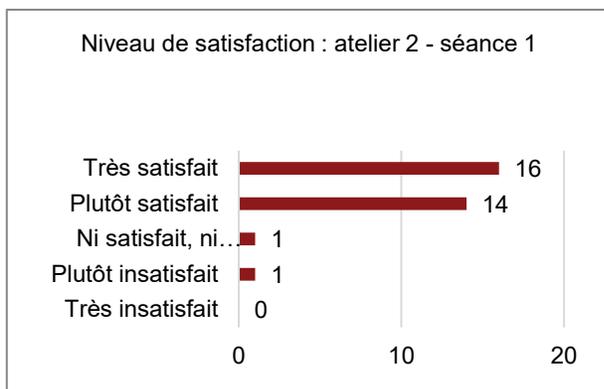
À la fin de chacun des trois ateliers, les participant(e)s étaient invités à répondre à la question suivante : « *quel est votre niveau de satisfaction concernant l'atelier d'aujourd'hui?* ».

Le taux moyen de satisfaction pour chaque séance a été de 93% (atelier 1 : 91%; atelier 2 : 96%; atelier 3 : 93%).

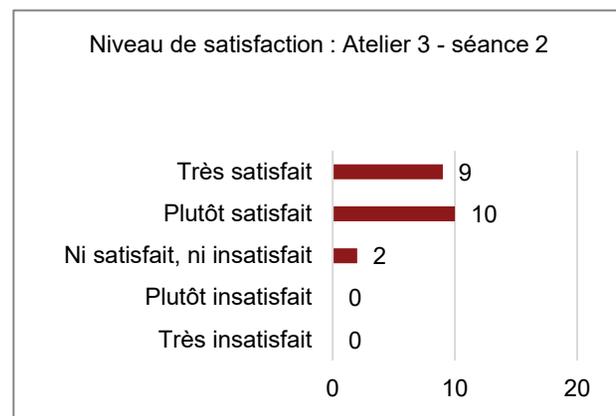
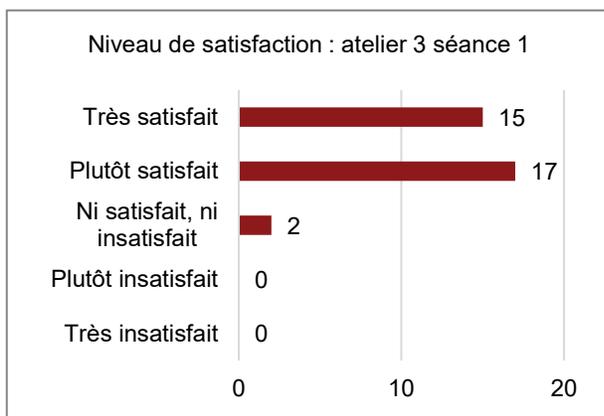
11.1. Atelier 1: Leçons du passé



11.2. Atelier 2 : Grandes tendances



11.3. Atelier 3 : Visions d'avenir





Hill+Knowlton Strategies

Jacques Bénard
Jacques.benard@hkstrategies.com
+1 514 973 9045
www.hkstrategies.ca